CER SENIN

Revista Forţelor Aeriene Române www.roaf.ro/ro/cersenin Nr. 3 (98) ◆ 2008

SUMMIT NATO
Bucureşti, 02–04 aprilie 2008

PER ASPERA AD ASTRA

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI "CER SENIN"

Președinte
general-maior Ion Ștefan
e-mail: istefan@roaf.ro

Membri

general-maior CÂRNU FĂNICĂ
e-mail: fcarnu@roaf.ro

general de flotilă aeriană LIVIU BURHALĂ
e-mail: lburhala@roaf.ro

general de flotilă aeriană VIRGIL RISTEA
e-mail: vristea@roaf.ro

Redacția

Redactor-șef:
căpitan-comandor ȘTEFAN POPA;
e-mail: pstefan@yahoo.com

Secretar de redacție:
căpitan MIRCEA BARAC;
e-mail: mircea_barac@yahoo.com

Redactor:
DUMITRU BERBUNSCHI;
e-mail: dberbunschi@yahoo.com

SUBOFIȚER CU EVIDENȚA:
plutonier-major SORIN SĂFTOIU;
jurnalistul@gmail.com

Procesare texte:
LEANA TUDORAN;
e-mail: leni_tudoran@yahoo.com

Corectură:
ANDREIA LUNGU;
e-mail: andreia_lungu@yahoo.com

Tehnoredactare:
LUCIAN TEODORESCU;
e-mail: teodorescu_lucian@yahoo.com

Fotoreporter:
ADRIAN SULTĂNOIU
e-mail: adiuss2000@yahoo.com

Traducere texte:
GABRIELA GROZA

SUMAR

INTERVIU
6 2008 – Anul optimismului moderat

AGENDĂ
8 Comandantul Forțelor Aeriene ale Republicii Moldova în vizită la SMFA
Riscul ca element de bază
9 Pasiunea ca profesie
Regimentul 11 RSA – la cea de-a 68-a aniversare

MISIUNE ÎNDEPLINITĂ
10 Operațiunea "Spring Guardian 08"

NATO
12 "Declarația Summitului de la București" reflectă extinderea domeniilor de interes ale NATO

ÎNVĂȚĂMÂNT
16 Sfârșit de semestru

REPORTAJ
18 Zbor deasupra mării
20 Străjerii de la cota 1.826

ALBUM "CER SENIN"
22 F-35 JSF

UNITĂȚI DE ELITĂ
24 Tabăra de Instrucție și Poligonul de Trageri Sol-Aer – Capu Midia

COLEGI, PRIETENI, CAMARAZI
30 Geometrie variabilă sau teoria șirurilor?

ARMATA ȘI BISERICA
33 Pastorația militară – o misiune de suflet

INSTRUCȚIE
34 Foc la gura tunului

REPERE CONTEMPORANE
36 Istorie și actualitate în aeronautica română

TEHNICĂ
38 Zborul vertical

LEGENDE ALE AVIAȚIEI ROMÂNE
40 Erou căpitan aviator Alexandru Șerbănescu

ÎN ATENȚIA CITITORILOR

În cadrul campaniei de promovare a Forțelor Aeriene Române, revista *"CER SENIN"* organizează, începând cu ediția viitoare, un concurs literar de poezie, proză scurtă și eseuri, intitulat: **Forțele Aeriene – exerciții de imaginație.**

Concursul se va desfășura pe întreaga perioadă a anului în curs, iar câștigătorii vor fi desemnați, prin vot, de către un juriu format din membrii consiliului editorial al revistei, echipa redacțională și din reprezentanți ai unităților subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene.

Cititorii interesați să participe la concurs sunt rugați să trimită materialele propuse pe adresa de e-mail a revistei: cersenin@roaf. ro

COPYRIGHT:
Este autorizată orice reproducere, cu condiția specificării sursei.

NORME DE COLABORARE:
Cititorii pot trimite pe adresa redacției texte și fotografii care se încadrează în tematica revistei.
Manuscrisele nu se înapoiază.
Răspunderea juridică pentru conținutul articolelor aparține în exclusivitate autorilor, conform art. 206 CP.

Responsabilitatea privind tehnoredactarea și corectura revine în totalitate redacției revistei

Șoseaua București-Ploiești, km. 10,5,
sector 1, București
Telefon/Fax: **021/318.54.66**
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 916.08;
C 3146.18

Coperta I
Fotomontaj Summit NATO – București, 2008
Coperta IV
Mânăstirea dintr-un Lemn

Tipărit la Centrul Tehnic-Editorial al Armatei sub comanda nr. 4734/2008

SECURITATEA AERIANĂ PE TIMPUL SUMMITULUI NATO

Pe timpul desfăşurării Summitului NATO de la Bucureşti (2–4 aprilie), Ministerul Apărării, prin Statul Major al Forţelor Aeriene a avut misiunea de a asigura securitatea aeriană a reuniunii, în cooperare cu forţele şi mijloacele NATO şi USAFE.

Având în vedere potenţialele riscuri privind desfăşurarea unor acţiuni teroriste din mediul aerian, Statul Major al Forţelor Aeriene, împreună cu partenerii NATO, a planificat operaţia de securitate aeriană „SPRING GUARDIAN 08".

Comisia româno-americană, formată din **generalul-locotenent Constantin Croitoru, comandorul Florentin Brătulescu, generalul-locotenent Maurice McFann** (comandantul JACC IZMIR), **generalul-maior Jack Egginton** (locţiitorul comandantului Forţei Aeriene USAFE), **colonelul Peter Davidson, locotenent-coloneii James Rosales** şi **Ron Bodine,** a monitorizat îndeaproape şi inspectat, în toate locaţiile naţionale, starea de pregătire a forţelor în perioada premergătoare summitului.

Operaţiile aeriene întrunite ale Alianţei, desfăşurate pe timpul summitului, au urmărit să câştige şi să menţină nivelul necesar de control al spaţiului aerian şi au certificat încă o dată elementul de comandă şi control al forţelor întrunite, exercitarea centralizată a actului de comandă şi control de către Comandantul Forţelor Întrunite Aliate (COMAJF) şi execuţia descentralizată a actului de comandă de către C.C. Air Izmir, CAOC 7 şi COAP.

Deşi marcat de unele constrângeri temporale, procesul de planificare a fost amplu şi a reunit la masa de lucru reprezentanţii tuturor structurilor participante.

A fost o operaţie aeriană complexă, planificată încă înainte de Crăciun şi pregătită în detaliu de către specialiştii din Centrul de Operaţii Aeriene.

În procesul de planificare s-au avut în vedere: realizarea unităţii de comandă, coordonarea tuturor elementelor participante, asigurarea unor sisteme de comandă-control care să asigure nivelul necesar de protecţie a informaţiilor şi conducerea eficientă a forţelor. Pentru atingerea acestor obiective s-a constituit Centrul de Control al Operaţiei Aeriene – organizat conform structurilor NATO unde alături de specialiştii din Comandamentul Operaţional Aerian Principal şi din NATO, au acţionat responsabili din cadrul Administraţiei Române a Serviciilor de Trafic Aerian – ROMATSA, Ministerului Internelor şi Reformei Administrative, Serviciului de Protecţie şi Pază, SRI, Serviciul de Telecomunicaţii Speciale, Statelor Majore ale Forţelor Terestre şi Navale.

Prin concentrarea tuturor structurilor care desfăşoară acţiuni în spaţiul aerian într-un centru de comandă unic s-au asigurat condiţiile unei cooperări eficiente şi s-a realizat scurtarea timpilor de acţiune.

În Centrul de Operaţii Aeriene, întreaga activitate s-a desfăşurat non-stop, din data de 1 aprilie dimineaţa, până în data de 4 aprilie noaptea

„SPRING GUARDIAN 08" a fost prima operaţie reală de acest tip desfăşurată în comun de România şi NATO şi a constituit un bun prilej de a dovedi nivelul ridicat de interoperabilitate procedural, operaţional şi tehnic al părţii române, fapt ce a făcut ca lucrul în echipă să se desfăşoare în condiţii foarte bune.

După terminarea operaţiei de securitate aeriană „SPRING GUARDIAN 08", şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-locotenent Constantin CROITORU** şi comandantul CC Air Izmir, **generalul-locotenent Maurice L. Mc.FANN JR.,** au apreciat profesionalismul şi dăruirea celor care şi-au adus contribuţia la îndeplinirea misiunii.

Căpitan-comandor SORIN DOREL KISS
Căpitan-comandor ADRIAN PÂRVU ■

Nou comandant la Baza 95 Aeriană

Miercuri, 16 aprilie a.c., la Baza 95 Aeriană "Erou căpitan aviator Alexandru Şerbănescu" din Bacău a avut loc ceremonia de învestire în funcţie a noului comandant al unităţii, în persoana **comandorului Ştefan Dănilă**.

La festivitate au participat **generalul-locotenent Constantin Croitoru**, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene şi **generalul de flotilă aeriană Virgil Ristea**, şeful instrucţiei şi doctrinei din Forţele Aeriene, comandanţii unităţilor militare din garnizoană şi personalităţi politice ale municipiului Bacău.

Născut în data de 14 mai 1965 în localitatea Târgu Neamţ, judeţul Neamţ, comandorul Dănilă şi-a început cariera militară în anul 1987, când a absolvit Şcoala Militară de Ofiţeri de Aviaţie "Aurel Vlaicu".

Absolvent al Academiei de Înalte Studii Militare din Bucureşti, promoţia 2000, comandorul Dănilă a mai urmat cursuri de perfecţionare pentru ofiţerii de aviaţie, Cursul postuniversitar de conducere pentru Forţele Aeriene în anul 2005 şi a absolvit Colegiul Naţional de Apărare în anul 2007.

Este instructor de zbor şi pilot clasa I pe avionul MiG-21 LanceR, având în prezent peste 700 de ore de zbor.

De-a lungul carierei a ocupat pe rând funcţii de pilot, de instructor de zbor şi comandant de escadrilă în diferite baze aeriene, dar şi de inspector de zbor şi şef al Secţiei Metodica Pregătirii în Zbor în cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene.

Locotenent-comandor GELU MIRON ■

fotoreportaj

1

2

3

4

5

6

7

8

Maiștrii Militari și Subofițerii în Forțele Aeriene

FORŢĂ – PROFESIONALISM – RESPECT

9

14

10

15

11

12

13

16

1) Executarea lucrărilor de întreținere tehnică la elicopter; **2)** Poligonul Capu Midia – în așteptarea lansării; **3)** Echipă EOD (dezamorsarea dispozitivelor explozive); **4)** În radiolocație, tehnica scrutează orizontul, iar oamenii – viitorul; **5)** Pregătirea aeronavei pentru zbor; **6)** "Pe recepție, pentru pornire"; **7)** Primii pași în exploatarea tehnicii de aviație se fac în școală; **8)** Armurieri la lucru; **9)** Echipaje ale Forțelor Aeriene Române oferă ajutor populației sinistrate în perioada inundațiilor; **10)** Instrucție la complexul de rachete sol-aer HAWK; **11)** Verificarea modului de acroșare a rachetelor; **12)** Controlor de trafic aerian; **13)** "Aprob intrarea pe pistă"; **14)** Studiind principiul de funcționare al unui motor de aeronavă C-130 Hercules; **15)** Operatori de însoțire manuală în cabina indicare-dirijare a complexului de rachete sol-aer S75M3 – VOLHOV; **16)** Tehnicii de aviație au avut un aport important la succesul misiunii *Baltica 07*

2008 – ANUL OPTIMISMULUI MODERAT

Interviu cu locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene Române, general-maior Ion ȘTEFAN

– Domnule general-maior, vă rugăm să ne oferiți punctul dumneavoastră de vedere referitor la statutul actual al Forțelor Aeriene Române.

– În cadrul mai larg al sistemului național de apărare, reprezentăm categoria de forțe armate responsabilă în domeniul aerian. Protejăm spațiul aerian al României cu forțe aflate sub comanda NATO și realizăm transportul aerian strategic al contingentelor Armatei României care acționează în afara teritoriului național. Factorii de conducere politico-militari cunosc rolul și locul Forțelor Aeriene, iar statutul nostru, bine definit, va căpăta un contur nou în viitorul apropiat. La final, depinde numai de noi să dăm importanța cuvenită acestei categorii de forțe și, personal, consider că suntem pregătiți să oferim României o Forță Aeriană capabilă să-i apere interesele.

– Care sunt lecțiile învățate după participarea Forțelor Aeriene Române la misiuni în afara teritoriului național?

– Am început să dislocăm efective în afara teritoriului național începând cu anul 2002. Am participat la ISAF–Kabul, ALTHEA, BALTICA '07. Toate cele trei misiuni executate au fost un succes. La nivelul conducerii, am realizat că dislocarea ne solicită o structură întărită pentru unități de tipul escadrilă/batalion și că trebuie să asigurăm un sprijin logistic mai consistent și mai eficient. Analizăm, la momentul actual, posibilitățile de realizare a unei structuri îmbunătățite și a unui nou concept logistic, în condițiile restricțiilor bugetare și a reducerii de personal prognozate pentru acest an. Indiferent de aceste greutăți, am convingerea că vom găsi soluția cea mai bună. Vrem să ne asigurăm că profesioniștii forțelor aeriene vor beneficia de condiții mai bune pentru executarea misiunilor ordonate. Următoarea noastră misiune va răspunde tuturor criteriilor de performanță impuse unei astfel de categorii de forțe.

– Care este impactul importanței crescânde a puterii aeriene asupra doctrinei operaționale, structurii și planurilor de investiții?

– Puterea aeriană este un concept la a cărui dezvoltare contribuim cu toții. În ansamblu, structura actuală a Forțelor Aeriene îndeplinește standardele cerute. Așa cum am menționat anterior, analizăm adaptările cerute de eficiența operațională, la nivel escadrilă/batalion.

În ceea ce privește realizarea tacticilor, tehnicilor, procedurilor și standardelor NATO, suntem încă la început.

Ne-am fixat prioritățile și o perioadă de implementare – până în anul 2012. În acest sens așteptăm ca ordinul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene să fie aplicat în litera și spiritul lui.

Din punct de vedere al investițiilor, am definit programele de achiziții și prioritățile. Lucrăm în așa fel încât unitățile să dispună de mijloacele adecvate pentru misiunea ordonată. Concret, în anul 2007 s-a reușit semnarea contractelor pentru două programe importante: avionul de transport scurt/mediu curier și, respectiv, radarul GAP FILLER.

În anul 2008, avem de trecut un prag important: semnarea contractului pentru avionul multirol. Cred că specialiștii noștri și-au făcut datoria și suntem pregătiți să răspundem adecvat la problemele care mai pot apărea.

– Care sunt principalele activități în curs de desfășurare?

– În prezent pregătim afirmarea Centrului de Raportare și Control, precum și a mijloacelor de căutare-salvare prin luptă, pe fondul reducerilor bugetare din acest an. Actualmente, mijloacele de căutare-salvare prin luptă derulează instruirea la nivel tactic, în vederea participării la rotația a 12-a a Forței de Răspuns a NATO.

Acestea sunt, foarte sintetic, activităţile curente din programul Forţelor Aeriene.

– Care este provocarea imediată privind misiunile majore ale Forţelor Aeriene?

– Participarea la misiuni în afara teritoriului naţional rămâne preocuparea noastră imediată. În acest context, îndeplinirea angajamentului privind Forţa de Răspuns a NATO, în anul 2009, este subiectul zilei în dialogul cu structurile Statului Major General. Un al doilea subiect discutat începând cu anul 2007 este creşterea disponibilităţii elicopterelor pentru operaţii NATO. Avem aşadar, noi şi unităţile subordonate, suficient front de lucru.

– Din panoplia misiunilor viitoare lipseşte aviaţia de vânătoare?

– Aviaţia de vânătoare nu lipseşte, ea este o preocupare constantă a conducerii Statului Major al Forţelor Aeriene. În acest sens, am stabilit perioadele de pregătire a misiunilor pe noul avion multirol: până în anul 2013 – misiunea de apărare aeriană, şi până în anul 2018 – cea de sprijin al celorlalte categorii armate. Am calculat detaliat nevoile de echipamente, muniţii, instruire, infrastructură. Lucrăm în continuare şi credem că suntem pe drumul cel bun.

Vrem să fim siguri că piloţii tineri din anul 2010 vor fi instructorii experimentaţi din anul 2018, pregătiţi să răspundă provocărilor viitoare pentru aviaţia de vânătoare. Sper că piloţii tineri de azi vor confirma faptul că am lucrat bine. România are nevoie de ei. Este în interesul nostru, al conducerii, să-i formăm ca profesionişti şi să-i motivăm pe măsura sacrificiilor şi pasiunii lor. În acest sens vă asigur că facem tot ce ne stă în putinţă.

– În concluzie, care este mesajul dumneavoastră pentru toţi cititorii noştri?

– Mesajul meu este unul de optimism moderat.

Avem câteva realizări, sunt lucruri cu care ne mândrim. Ne mândrim, mai ales, cu oamenii noştri: devotaţi şi profesionişti.

Avem sarcini grele de rezolvat. Dacă vom munci bine, aplicat şi coordonat, vom reuşi. Datorăm acest lucru iluştrilor noştri înaintaşi şi României, cea prezentă şi cea viitoare.

– Vă mulţumim foarte mult, domnule general-maior!

Interviu realizat de comandor (r)
DUMITRU BERBUNSCHI ■

COMANDANTUL FORŢELOR AERIENE ALE REPUBLICII MOLDOVA, ÎN VIZITĂ LA SMFA

La sfârşitul lunii martie a.c., **locotenent-colonelul Vladimir Cemirtan**, comandantul Forţelor Aeriene ale Republicii Moldova, a efectuat o vizită de lucru la Statul Major al Forţelor Aeriene Române.

Oaspetele moldovean a făcut o prezentare generală a structurii şi dotării Forţelor Aeriene Moldovene, subliniind greutăţile cu care se confruntă ca urmare a desprinderii Armatei Republicii Moldova, după anul 1990, de Armata Uniunii Sovietice.

Pentru a recupera aceste rămâneri în urmă au fost întreprinse unele măsuri în calitate de ţară parteneră PfP în domeniul înzestrării şi instruirii cadrelor din Forţele Aeriene. În acest sens, se încearcă pregătirea iniţială a personalului în cadrul Academiei de la Chişinău, urmând ca studiile universitare să se facă în afara teritoriului naţional, în special în România.

La rândul său, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Române, **generalul-locotenent Constantin Croitoru** l-a informat pe omologul moldovean despre greutăţile cu care s-au confruntat Forţele Aeriene Române în procesul de restructurare şi modernizare şi paşii făcuţi pentru dotarea cu o nouă tehnică compatibilă cu cea a Alianţei Nord-Atlantice.

Căpitan-comandor
RĂZVAN ŞTEFĂNESCU ■

Riscul ca element de bază

Desfăşurarea Summitului NATO de la Bucureşti, în perioada 02–04 aprilie a.c., a impus structurilor militare o pregătire la

niveluri de anduranţă, precizie şi finalitate inedite. Printre aceste activităţi s-a remarcat şi exerciţiul desfăşurat, în data de 20.03.2008, la Batalionul de Comunicaţii Aero şi Informatică, exerciţiu susţinut de Grupul EOD (Explosive Ordnance Disposal) din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene.

În vederea pregătirii misiunii de răspundere la solicitări de asistenţă EOD în legătură cu o muniţie sau un dispozitiv exploziv neexplodat, care reprezintă o ameninţare directă sau indirectă asupra vieţii, proprietăţii sau obiectivelor, specialiştii militari au dorit să-şi verifice tehnologia din dotare, precum şi timpul de răspuns la acest tip de ameninţare.

"Nu numai activităţile desfăşurate în aceste zile în comun cu specialişti NATO, ci şi planul general, determinat de escaladarea terorismului şi îmbunătăţirea tehnicilor de luptă ale acestuia, ne obligă să ne pregătim continuu, astfel încât să facem faţă oricând provocărilor", a prefaţat desfăşurarea exerciţiului **locotenent-colonelul Ion Boboc**, şeful Biroului Geniu şi EOD din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene.

Scenariul exerciţiului a oferit posibilitatea utilizării unei componente moderne aflate în dotarea geniştilor, robotul telecomandat MK 2T, dar a asigurat şi antrenarea unei grupe EOD formate din 8 militari. "Tehnica de ultimă generaţie este indispensabilă. Acest robot, pe care l-am utilizat astăzi, poate salva zeci sau sute de vieţi în zonele din teatrele de operaţii. Sigur, şi mânuirea acestuia trebuie asigurată de specialişti, iar zona trebuie şi ea securizată tot de către aceştia. Consensul om-maşină trebuie să fie deplin", a detaliat **maiorul Constantin Cimpoiaşu**, şeful Grupului EOD.

Plutonier major
SORIN SĂFTOIU ■

PASIUNEA CA PROFESIE

Mai rar ai ocazia să întâlneşti oameni care să câştige respectul şi admiraţia şefilor, colaboratorilor şi subordonaţilor deopotrivă. Noi am avut acest privilegiu. Ambiţios, tenace, priceput, profesionist, aşa l-am cunoscut noi pe **comandorul inginer Teodor Balaş.** Punea suflet şi pasiune în tot ce făcea. Un om cu suflet mare, răbdător, înţelegător, fără resentimente, fără răutăţi, preţuind la fiecare subordonat partea luminoasă a personalităţii sale.

Generaţia domniei sale a dus greul în mai multe rânduri pentru înzestrarea cu tehnică şi trecerea pe noi tipuri de avioane. Putem enumera doar pe cele mai semnificative, la care aportul dânsului a fost determinant: L-39, MiG-29, MiG-21 LanceR, IAR-99 ŞOIM. De asemenea, cea mai mare parte a carierei militare a fost dedicată asigurării condiţiilor tehnice optime pentru formarea mai multor generaţii de piloţi de vânătoare, culminând cu coordonarea întregului suport logistic pentru dezvoltarea profesională a ofiţerilor, maiştrilor militari şi subofiţerilor potrivit nevoilor reale de pregătire din Forţele Aeriene.

"Îmi este foarte greu să mă despart de uniforma militară, pe care am purtat-o cu drag, de oamenii minunaţi cu care am avut atâtea realizări, timp de peste 30 de ani. Armata a fost pentru mine cel mai bun prieten, a doua familie, a doua casă. Sunt copleşit de emoţii. Doresc să mulţumesc familiei mele, care a fost alături de mine şi m-a încurajat de fiecare dată, camarazilor mei, care m-au înţeles şi m-au suportat atâta amar de vreme", mi-a mărturisit domnul comandor într-un moment de răgaz.

La mulţi ani, domnule comandor, şi Cer Senin pentru toată viaţa!

Dumnezeu să vă dea sănătate şi fericire!

Căpitan-comandor
ŞTEFAN POPA ■

NUMIRE ÎN FUNCŢIE

Comandorul Nicolae Jianu este noul comandant al Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene, Boboc. S-a născut în localitatea Cilieni, județul Olt, la data de 6 octombrie 1961. A intrat în armată în anul 1987, după absolvirea Școlii Militare de Ofițeri de Aviație „Aurel Vlaicu", Boboc, jud. Buzău. A urmat cursurile Academiei de Înalte Studii Militare în perioada 1992–1994. A îndeplinit diferite funcții în unități de aviație ca: pilot, pilot-șef, comandant de patrulă, comandant de escadrilă, șef de stat major, locțiitor. Este căsătorit și are doi fii.

FUNCȚII ÎNDEPLINITE:

- din 20.12.2007 – Comandant al Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene, Boboc, jud. Buzău;
- 2005-2007 – Locțiitor al comandantului la Baza 95 Aeriană, Bacău;
- 2002-2005 – Șef Birou Navigație Aeriană și șef Secție Securitate-Zbor la Statul Major al Forțelor Aeriene;
- 1995-2002 – Șef al cercetării și șef de stat major la Grupul 91 Aviație Vânătoare;
- 1987-1995 – Pilot, pilot-șef și instructor pentru securitatea zborului la Regimentul 91 Aviație Vânătoare.

STUDII:

- Colegiul Național de Apărare, Universitatea Națională de Apărare, București, 2008;
- Cursul de informare și relații publice pentru comandanții de mari unități, Universitatea Națională de Apărare, București, 2008;
- Curs de limba engleză, 2004;
- Curs postuniversitar de perfecționare în conducerea marilor unități operative din Forțele Aeriene, Universitatea Națională de Apărare, București, 2003;
- Curs operațional NATO/PfP pentru ofițerii de stat major, Germania, 2001;
- Academia de Înalte Studii Militare, Facultatea de Aviație și Apărare Antiaeriană, București, 1994;
- Școala Militară de Ofițeri de Aviație „Aurel Vlaicu", Boboc, 1987.

DATELE DE ÎNAINTARE ÎN GRAD:

- 1987 – Locotenent;
- 1990 – Locotenent-major;
- 1994 – Căpitan;
- 1998 – Locotenent-comandor;
- 2001 – Căpitan-comandor;
- 2003 – Comandor.

Convocarea consilierilor comandanţilor

În perioada 15.04–16.04.2008 a avut loc, la București și Boboc, convocarea consilierilor comandanților pentru probleme ale maiștrilor militari și subofițerilor din structurile subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene.

La activitate au participat **generalul-locotenent Constantin Croitoru**, liderul Forțelor Aeriene și **comandorul Liviu Lungulescu**, șeful serviciului Resurse Umane.

Organizată pe parcursul a două zile, convocarea a avut ca scop atât analiza activității structurii de consilieri ai comandanților din cadrul categoriei noastre de forțe în anul 2007, cât și dezbaterea unor probleme de actualitate pentru corpul maiștrilor militari și subofițerilor, cum ar fi: • evoluția și perspectivele acestei categorii de personal în Forțele Aeriene; • rolul și importanța pregătirii prin cursuri pentru evoluția în carieră a maiștrilor militari, subofițerilor, soldaților și gradaților voluntari; • modul de desfășurare a programului de instrucție pentru formarea soldaților și gradaților voluntari; • standarde de consiliere în Statul Major al Forțelor Aeriene.

În cadrul vizitei efectuate la Boboc, au avut loc întâlniri cu comandanții Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene și ai Școlii Militare de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene, precum și cu elevii și cu sodații voluntari aflați la studiu în cele două instituții de învățământ.

În cursul dezbaterilor au fost făcute propuneri privind structura de consiliere din Statul Major al Forțelor Aeriene și au fost analizate posibilitățile de îmbunătățire a activității consilierilor comandaților pentru probleme ale maiștrilor militari și subofițerilor.

De asemenea, cu acest prilej au fost stabilite o serie de ativități ce vor fi desfășurate în cursul anului 2008, în scopul promovării imaginii corpului maiștrilor militari și subofițerilor, a soldaților și gradaților voluntari privind respectarea tradițiilor și a obiceiurilor militare și a altor activități ce contribuie la dezvoltarea spiritului de corp.

Căpitan MIRCEA BARAC ■

REGIMENTUL 11 RACHETE SOL-AER "HOREA" LA CEA DE-A 68-A ANIVERSARE

Vineri, 28 martie 2008, cu prilejul aniversării a 68 de ani de la înființarea **Regimentului 11 Rachete Sol-Aer**, în garnizoana Brașov au avut loc o serie de manifestări cultural-artistice: simpozionul cu tema „Regimentul 11 RSA – 68 de ani de istorie", care s-a ținut în Sala Coloanelor a Cercului Militar Brașov; expoziția foto „Rachetiștii și artileriștii – profesioniști consacrați", expusă în holul principal al Cercului Militar Brașov; acordarea de diplome și oferirea de insigne, mape, broșuri și pixuri invitaților; alte activități cultural-artistice.

La eveniment au participat invitați, reprezentanți ai presei militare și civile, ofițeri în retragere și ofițeri în rezervă, fii ai regimentului, întregul personal al unității și membrii de familie ai acestora.

Cu această ocazie au rostit alocuțiuni colonelul (r) Aurel George, decanul de vârstă al regimentului, generalul (r) Dimitrie Popa, generalul de brigadă Eugen Pop, comandantul Brigăzii de Jandarmerie Brașov, colonelul (r) Corneliu Lala, fostul comandant al Regimentului 11 Rachete Sol-Aer, maiorul Vasile Crăciunoiu, locțiitor al comandantului Regimentului 11 Rachete Sol-Aer și colonelul Silviu Dimitriu, comandantul Regimentului 11 Rachete Sol-Aer, gazda și organizatorul activităților desfășurate.

Manifestările au fost întregite de un frumos spectacol artistic susținut de formația „Carpatia" și s-a încheiat cu un *cocktail*, din partea organizatorilor, în Sala de Marmură a Cercului Militar Brașov. Așadar, la Brașov, în data de 28 martie 2008, a avut loc un eveniment istoric important pentru **Regimentul 11 Rachete Sol-Aer "HOREA"** și s-a scris o frumoasă pagină de istorie, tradiție și patriotism.

Căpitan-comandor ŞTEFAN POPA ■

OPERAȚIUNEA

"SPRING GUARDIAN 08" OPERATION

During the Alliance Summit in Bucharest fighters of the Air Force Staff performing Quick Reaction Alert – Air Policing under NATO joint control accomplished "in-flight duty" including take-off from, patrolling and landing on Borcea, Boboc and Campia Turzii airfields.

Ensuring Romania's airspace security during NATO Summit – exclusively Ministry of Defense mission performed by Romanian Air Force forces and assets in cooperation with other NATO national air forces – meant to follow the regulations mapping out the procedures in response to aircraft-intruders or other threats.

Summitul NATO desfăşurat în perioada 2 – 4 aprilie, la Bucureşti, a reunit sub acelaşi cer aproximativ 3.000 de delegaţi străini, din care 24 de şefi de stat, 26 de premieri şi 87 de oficiali cu rang de ministru.

Pe timpul desfăşurării Summitului Alianţei Nord-Atlantice de la Bucureşti, avioanele de luptă aparţinând Statului Major al Forţelor Aeriene care execută Serviciul de luptă – Poliţie Aeriană sub comandă întrunită NATO, având la bord armament şi muniţie de război, au executat misiuni de „serviciu în aer" cu decolare, asigurarea continuităţii şi aterizare pe aerodromurile Borcea, Boboc şi Câmpia Turzii.

NATO şi Statele Unite ale Americii au sprijinit misiunea de Poliţie Aeriană în spaţiul românesc pe durata Summitului de la Bucureşti. Militarii şi aeronavele destinate sprijinului aerian aparţinând Forţelor Aeriene Americane din Europa au inclus avioane americane F-15 C/E Strike Eagles, aeronave AWACS, precum şi avioane-cisternă de tip KC-135E Stratontanker pentru realimentare în zbor, provenind de la baza forţelor aeriene militare britanice de la Lakenheath – Anglia. Aeronavele F-15 C/E Strike Eagles, împreună cu câteva aeronave Hercules destinate transportului logistic şi de personal, au fost dislocate la Baza 71 Aeriană de la Câmpia Turzii de unde au asigurat serviciul de luptă la sol.

Înarmarea aeronavelor – muncă de echipă

Aterizare după misiune

Contingentul românesc şi american a avut ca obiectiv supravegherea şi securizarea spaţiului aerian, forţele reunite executând Serviciul de luptă – Poliţie Aeriană prin misiuni de „serviciu în aer" şi asigurând o acoperire permanentă a spaţiului aerian de interes. Operaţiunea comună de supraveghere şi securizare a spaţiului aerian, intitulată **„SPRING GUARDIAN '08"**, a constat în zboruri permanente, în scopul eliminării oricărei ameninţări aeriene sau de altă natură.

„Vom efectua patrule aeriene de supraveghere pentru a securiza spaţiul aerian al României. Românii se ocupă cu supravegherea spaţiului lor aerian. Noi doar oferim sprijin", declara la debutul misiunii **maiorul Dave Honchul,** purtător de cuvânt al Forţelor Aeriene Americane, explicând că aviaţia americană doar va suplimenta elementele NATO implicate în securitatea summit-ului.

Pe de altă parte, Ungaria şi Bulgaria şi-au dat acordul pentru ca forţe americane să poată folosi spaţiul lor aerian, avioane de luptă precum şi aeronave-cisternă putând ateriza şi realimenta pe teritoriul lor.

Misiunile de asigurare a facilităţilor logistice ca naţiune gazdă, ce au revenit Bazei 71 Aeriene, condusă de **generalul de flotilă aeriană Avram Ion,** activitate manageriată îndeaproape cu profesionalism de **comandorul Octavian Niţulescu** prin structurile responsabile ale bazei, au scos în evidenţă nivelul de pregătire şi gradul de interoperabilitate pentru asigurarea suportului logistic, în conformitate cu standardele operaţionale impuse de NATO.

Gruparea operaţională formată din forţe şi mijloace aparţinând Bazei 71 Aeriene – reunind aproximativ 90 de oameni, piloţi, ingineri şi specialişti de aviaţie – a fost dislocată şi a acţionat de pe aerodromul Boboc, sub conducerea **căpitan-comandorului Laurenţiu Chiriţă** – locţiitor comandant de escadrilă – iar şef al logisticii pentru întreaga formaţiune a fost **căpitan-comandorul dr. ing. Lian Şomeşan**.

Baza 86 Aeriană a acţionat de pe aerodromul de bază cu aproximativ 10 aeronave şi tot atâtea echipaje. Personalul navigant care a pregătit şi executat misiunea, format echilibrat din piloţi cu experienţă de zbor şi deopotrivă tineri piloţi, a fost condus de către **comandorul Dan Buciuman** – comandantul bazei aeriene, interfaţa cu celelalte forţe realizându-se sub coordonarea **comandorului Adrian Ilie** – locţiitorul comandantului. Întreaga mentenanţă a fost asigurată de batalionul logistic, condus de către **căpitan-comandorul ing. Bogdan Zvonaru**.

Alături de avioanele MiG-21 LanceR, la misiunile de asigurare a securităţii Summitului de la Bucureşti au participat şi elicoptere IAR-330 şi IAR-330 Socat. Elicopterele Forţelor Aeriene Române au cercetat capetele de pistă ale aeroporturilor destinate summitului, cu scopul de a determina existenţa oricărui obstacol care

„SPRING GUARDIAN 08"

să pericliteze decolarea sau aterizarea în siguranţă a aeronavelor oficiale.

Brigada 1 Rachete Sol-Aer a participat la operaţia aeriană de securitate executând serviciul de luptă, în zona de responsabilitate, stabilită prin misiune. Pentru executarea misiunii au fost implicate Centrul de Comandă Raport, Batalionul Conducere Automatizată şi batalioanele de rachete sol-aer din subordine.

Au fost instituite grupe operative, ture de serviciu şi echipe de luptă reduse la nivelul comandamentului şi batalioanelor, care au fost pregătite să acţioneze la nevoie. Participarea la această operaţie aeriană a fost un test de anduranţă pentru personal şi tehnică datorită funcţionării neîntrerupte, pe timp îndelungat, a tehnicii de luptă şi echipamentelor. Prin efortul deosebit al personalului s-a realizat un coeficient de disponibilitate de 100% pe întreaga perioadă, brigada fiind în măsură să asigure timpul de reacţie stabilit prin misiune.

***Comandor (r) DUMITRU BERBUNSCHI* ■**

Pregătirea avioanelor pentru zbor

Forţe şi mijloace

Pentru asigurarea securităţii aeriene pe timpul summitului s-a executat Serviciul de luptă – Poliţie Aeriană prin patrulare cu aviaţia de vânătoare în zone de serviciu în aer, 24 de ore din 24. Pentru executarea acestor misiuni au fost destinate 24 de aeronave F-15 (dislocate în România şi Bulgaria), 8 aeronave F-16 (dislocate în Italia), 20 aeronave MiG-21 LanceR şi 4 IAR-99 (dislocate în România), pregătite în orice moment pentru a interveni în cazul apariţiei unor aeronave ce ar fi creat suspiciunea că vor fi folosite într-un atac terorist („RENEGADE").

Realimentarea în aer a aeronavelor a fost asigurată de avioane cisternă de tipul KC-135 dislocate în baze din Bulgaria, Ungaria şi Marea Britanie.

Cercetarea şi supravegherea spaţiului aerian a fost asigurată prin serviciul a 5 radare FPS-117 şi două radare digitizate la care s-au adăugat 8 aeronave AWACS dislocate în România, Turcia şi Franţa.

Alături de avioanele destinate pentru misiuni de Poliţie Aeriană au mai participat şi alte forţe şi mijloace care au îndeplinit misiuni specifice de apărare aeriană, de cercetare şi supraveghere din aer sau de evacuare aeromedicală astfel: 4 elicoptere de luptă IAR-330 SOCAT, 2 elicoptere de transport IAR-330, 1 elicopter IAR-330 MEDEVAC aparţinând Bazei 90 Transport Aerian, 6 Batalioane Rachete Sol-Aer din Brigada 1 Rachete Sol-Aer şi 4 Baterii de Rachete Sol-Aer aparţinând Statului Major al Forţelor Terestre.

***Căpitan-comandor ADRIAN PÂRVU* ■**

Piloţi români şi americani – summit la avioane

FPS-117

Sergent major Mădălina Paţilea – controlor de trafic aerian

Participanţii la Summitul NATO de la Bucureşti au discutat problemele spinoase ale extinderii în continuare a Alianţei şi apărării antirachetă în Europa, alături de angajamentul în Afganistan şi de continuare a luptei împotriva terorismului. Aceste patru mari probleme, dar nu numai, au fost detaliate în "Declaraţia Summitului de la Bucureşti" semnată de şefii de stat şi de guvern la încheierea Consiliului Nord-Atlantic.

Liderii NATO şi-au exprimat susţinerea pentru eforturile de transformare a Alianţei militare în vederea menţinerii eficienţei sale, iar declaraţia adoptată în data de 3 aprilie 2008, la Bucureşti, punctează o serie de domenii în care trebuie să se concentreze aceste eforturi.

"DECLARAŢIA SUMMITULUI DE LA BUCUREŞTI" REFLECTĂ EXTINDEREA DOMENIILOR DE INTERES ALE NATO

"Bucharest 08 Summit Communiqué" reveals extension of NATO areas of interest

Participants in NATO Summit in Bucharest debated upon thorny issues such as Alliance further enlargement process and missile defense European architecture as well as force employment in Afghanistan and fight against terrorism. These four key issues, and not only, were included in the "Declaration of the Summit in Bucharest" signed by the heads of state and government at the end of the North Atlantic Council meeting.

NATO leaders announced their support for Alliance transformation efforts to ensure it remains effective and efficient especially by pursuing ongoing efforts in the areas detailed in the final declaration issued on April 3rd, 2008.

Extindere

Alianţa Nord-Atlantică a invitat oficial Albania şi Croaţia să i se alăture în decurs de un an, subliniind că intenţionează să înglobeze toate ţările din Peninsula Balcanică.

"Astăzi, am decis să invităm Albania şi Croaţia să înceapă convorbirile de aderare pentru a se alătura Alianţei noastre. /.../ Accederea acestor noi membri regretă că discuţiile cu Macedonia în cadrul ONU nu au ajuns la un rezultat în ce priveşte numele.

"Apreciem eforturile depuse de parteneri pentru construirea unei societăţi multi-etnice. De aceea, am decis că o invitaţie a Macedoniei va fi înaintată cât de repede posibil după ce o soluţie reciproc acceptată asupra problemei numelui va fi atinsă. NATO încurajează reluarea negocierilor fără întârziere şi aşteaptă ca acestea să fie închise cât de curând posibil", afirmă declaraţia finală a summitului de la Bucureşti.

În privinţa Ucrainei şi Georgiei, care şi-au declarat aspiraţiile euro-atlantice, statele membre ale NATO au căzut de acord că aceste ţări vor deveni membre ale NATO, dar o decizie de a le oferi Planul de Acţiune pentru Aderare va fi luată în luna decembrie.

"MAP este pasul următor pentru Ucraina şi Georgia pe drumul lor direct către calitatea de membri. Astăzi afirmăm clar că sprijinim aplicaţiile acestor ţări de a fi incluse în Planul de Acţiune pentru Aderare. Prin urmare, vom începe acum o perioadă de contacte intense cu ambele state, la înalt nivel politic, în scopul de a soluţiona chestiunile încă nerezolvate care ţin de solicitările acestora pentru MAP. Am cerut miniştrilor de externe să realizeze o primă evaluare a progresului acestor ţări la întâlnirea lor din luna decembrie 2008. Miniştrii de externe au dreptul de a decide cu privire la aplicaţiile pentru MAP ale Ucrainei şi Georgiei", afirmă declaraţia NATO.

Totodată, liderii NATO dau asigurări în documentul final al summitului că uşa Alianţei va rămâne deschisă democraţiilor europene care doresc şi sunt capabile să îşi asume responsabilităţile şi obligaţiile de a fi membru.

Întâlnire oficială între preşedintele României, Traian Băsescu, şi preşedintele SUA, George W. Bush

Dialog între preşedintele României, Traian Băsescu, şi preşedintele Rusiei, Vladimir Putin

Apărarea antirachetă în Europa

Liderii NATO şi-au exprimat sprijinul pentru planurile americane de crearea a unui sistem de apărare antirachetă în Europa, în condiţiile în care proliferarea rachetelor balistice constituie o ameninţare pentru forţele, teritoriul şi populaţia statelor membre ale Alianţei.

"În aceste condiţii, recunoaştem contribuţia substanţială la protecţia aliaţilor împotriva rachetelor balistice cu rază lungă de acţiune, protecţie care va fi asigurată prin planificata desfăşurare a echipamentelor pentru apărare antirachetă ale SUA cu baza în Europa. De asemenea, analizăm mijloacele de a lega această capacitate de eforturile actuale ale NATO privind apărarea antirachetă, pentru a asigura ceea ce va constitui o parte integrală a oricărei arhitecturi viitoare cuprinzătoare a apărării antirachetă a NATO", subliniază statele membre ale Alianţei Nord-Atlantice, în acelaşi document.

Statele membre au mandatat Consiliul Nord-Atlantic, "în spiritul principiului indivizibilităţii securităţii aliaţilor, ca şi al solidarităţii NATO", să găsească variante privind o "arhitectură amplă a apărării antirachetă, pentru a o extinde asupra întregului teritoriu şi întregii populaţii a statelor aliate, dar nu într-o manieră diferită de cea acoperită de sistemul Statelor Unite, care va fi reexaminată la summitul din 2009, în scopul anunţării oricărei decizii politice viitoare".

De asemenea, statele membre ale NATO vor continua eforturile pentru a consolida cooperarea cu Rusia în domeniul apărării antirachetă, pe baza transparenţei şi încrederii reciproce. "Încurajăm Federaţia Rusă să beneficieze de pe urma propunerilor de cooperare privind apărarea antirachetă, formulate de Statele Unite, şi suntem gata să explorăm posibilele căi de corelare între sistemele de apărare balistice din SUA, NATO şi Rusia la un moment adecvat", mai menţionează declaraţia finală a Summitului Alianţei Nord-Atlantice de la Bucureşti.

Aspect din timpul lucrărilor Summitului NATO organizat la Bucureşti, 2-4 aprilie 2008

Afganistan – viziunea strategică a ISAF

În ceea ce priveşte Afganistanul, un alt subiect important de pe agenda reuniunii, documentul menţionează că mandatul ISAF pe care Alianţa îl are în Afganistan reprezintă prioritatea principală a Alianţei Nord-Atlantice. Securitatea euro-atlantică este strâns legată de viitorul paşnic al Afganistanului, respectul faţă de drepturile omului şi lupta împotriva ameninţărilor teroriste, se precizează în documentul citat.

De altfel, situaţia din Afganistan a fost discutată şi în cadrul unei sesiuni speciale, sesiune în cadrul căreia s-a adoptat Declaraţia privind viziunea strategică a ISAF.

Potrivit declaraţiei, reprezentanţii celor 40 de ţări care contribuie la Forţa Internaţională de Asistenţă pentru Securitate din Afganistan (ISAF) consideră că această ţară reprezintă prioritatea cheie a Alianţei Nord-Atlantice, dat fiind că, după 11 septembrie 2001, securitatea euro-atlantică şi cea internaţională sunt legate de stabilitatea şi viitorul acestui stat din Asia centrală.

Astfel, principiile călăuzitoare pe care le vor avea în vedere cei 40 în procesul de reconstrucţie a Afganistanului sunt: o implicare pe termen lung, fermă şi echitabilă; asistenţă în vederea sporirii capacităţii de conducere şi a responsabilităţii afgane; o abordare exhaustivă din partea comunităţii internaţionale, prin cooptarea eforturilor civile şi militare şi o intensificare a cooperării şi implicării vecinilor Afganistanului, îndeosebi a Pakistanului.

Cei 40 recunosc însă că mai sunt multe de făcut în Afganistan, în special în ceea ce priveşte lupta împotriva terorismului, şi se angajează, pe de-o parte, să asiste guvernul afgan în stabilirea şi menţinerea unui mediu sigur şi, pe de altă parte, să-şi intensifice eforturile în domeniul securităţii printr-o împărţire mai echitabilă a responsabilităţilor, prin suplinirea lipsurilor

în rândul forțelor ISAF, prin oferirea unui maximum de flexibilitate în folosirea forțelor de către comandantul ISAF și prin sporirea capacității de contracarare a propagandei extremiste printr-o comunicare mai eficientă a obiectivelor, realizărilor și provocărilor ce au mai rămas de abordat.

Potrivit documentului adoptat la București, doar forțele de securitate și instituțiile afgane pot asigura respectarea legii pe termen lung. Remarcând că, în ultima perioadă, forțele de securitate afgane au devenit tot mai capabile să conducă și să desfășoare independent operațiuni, cei 40 se așteaptă ca rolul ISAF să devină mai degrabă unul de mentor și să evolueze în sensul asigurării, în principal, doar a pregătirii militare.

Totodată, țările participante la reconstrucția Afganistanului se angajează să pună la dispoziția autorităților afgane echipe de antrenament și echipament necesare pentru a atinge obiectivul creării unei armate afgane puternice, de 80.000 de oameni, până în 2010, pentru un transfer progresiv al responsabilităților de securitate din întreaga țară către

Secretarul general al NATO, Jaap de Hoop Scheffer, și președintele Rusiei, Vladimir Putin, în timpul reuniunii Consiliului NATO-Rusia

forțele afgane, susținute de ISAF.

Potrivit documentului, vecinii au un rol important de jucat în a ajuta Afganistanul să-și clădească un viitor mai stabil și mai sigur, dat fiind că amenințările pe care le presupun extremismul violent și narcoticele nu sunt doar probleme ale acestei țări.

A avut loc, totodată, o reuniune specială privind Afganistanul, la care au participat președintele Hamid Karzai și secretarul general al ONU, Ban Ki-moon.

Lupta împotriva terorismului

Statele membre NATO au condamnat și la acest summit în cei mai puternici termeni toate actele de terorism, indiferent de motivația sau manifestarea lor, declarând că rămân în continuare determinate să lupte împotriva acestui flagel, la nivel individual și colectiv, atât timp cât va fi necesar și în conformitate cu dreptul internațional și principiile ONU.

"Noi acordăm o mare importanță protejării populațiilor, teritoriilor, infrastructurii și forțelor noastre împotriva consecințelor atacurilor teroriste. Vom continua să dezvoltăm și să contribuim la politici pentru a preveni și a contracara proliferarea, în scopul prevenirii accesului teroriștilor la arme de distrugere în masă".

Statele membre NATO sunt de acord să consolideze capacitatea Alianței de a schimba informații, clasificate sau nu, privind terorismul, în special pentru sprijinirea operațiunilor NATO.

Întâlnire bilaterală NATO-SUA

Alte subiecte

Concluziile summitului NATO fac referire și la situațiile din Armenia, Azerbaidjan, Georgia și Republica Moldova, unde există conflicte nesoluționate. Statele membre NATO sprijină integritatea teritorială, independența și suveranitatea statelor menționate și își exprimă îngrijorarea față de persistența conflictelor regionale din sudul Caucazului și din Republica Moldova. "Vom continua să sprijinim eforturile pentru o înțelegere pașnică în cazul acestor conflicte regionale, având în vedere aceste principii", precizează textul citat.

De asemenea, Alianța Nord-Atlantică a solicitat Federației Ruse să reia implementarea obligațiilor asumate în Tratatul privind Forțele Convenționale în Europa, făcând referire în acest context la angajamentele Federației Ruse față de Georgia și Republica Moldova.

"Suntem profund îngrijorați de faptul că Federația Rusă a continuat <<suspendarea>> unilaterală a obligațiilor sale asumate în Tratatul privind Forțele Convenționale în Europa (CFE). Am oferit un set de propuneri constructive și vizionare pentru acțiuni alternative pe problemele-cheie, incluzând pașii făcuți de aliații NATO pentru ratificarea Tratatului CFE Adaptat și de Federația Rusă cu privire la angajamentele deosebite legate de Georgia și Republica Moldova. Credem că aceste propuneri răspund tuturor îngrijorărilor formulate de Rusia", afirmă Declarația NATO, încurajând astfel autoritățile ruse să colaboreze cu țările semnatare pentru a ajunge la un acord pe baza pachetului de soluții alternative.

Totodată, liderii NATO rămân angajați pe calea consolidării sistemelor informatice cheie împotriva atacurilor cibernetice, prin adoptarea recentă a unei Politici privind Apărarea Cibernetică și prin dezvoltarea unor structuri și autorități capabile să o pună în practică.

Politica Alianței de apărare cibernetică pune accentul pe nevoia NATO și a altor națiuni de a-și proteja sistemele informatice cheie în conformitate cu responsabilitățile lor și să ofere posibilitatea de a asista națiunile aliate, la cerere, pentru contracararea unui atac cibernetic.

Referitor la Kosovo, se afirmă că este necesară transpunerea în practică a tuturor măsurilor necesare pentru protecția minorităților etnice, precum și pentru protejarea siturilor istorice și religioase sau pentru combaterea crimelor sau a corupției.

NATO și KFOR vor continua să lucreze cu autoritățile din Kosovo și, ținând cont de mandatul său operațional, KFOR va coopera cu Națiunile Unite, Uniunea Europeană și alți actori internaționali pentru a sprijini dezvoltarea unui Kosovo stabil, democratic, multietnic și pașnic.

De asemenea, liderii NATO sunt pregătiți să dezvolte și pe mai departe o relație ambițioasă și substanțială cu Serbia, folosind la maximum instrumentul Parteneriatului pentru Pace și având ca scop înregistrarea de noi progrese către integrarea Serbiei în comunitatea euroatlantică.

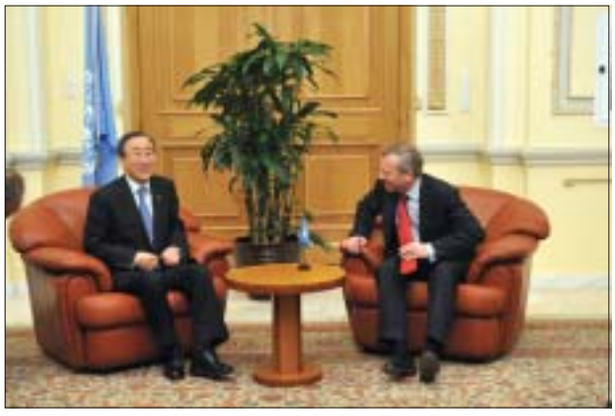
"Ne reafirmăm disponibilitatea de a adânci cooperarea cu Serbia, îndeosebi prin dezvoltarea IPAP (Planul Individual de Acțiuni al Parteneriatului – n.red.), și vom avea în vedere un Dialog Intensificat la cererea Serbiei", se menționează în document.

Declarație de presă comună a reprezentanților Afganistan – NATO-ONU

Totodată, liderii NATO au salutat deciziile Bosniei-Herţegovina şi Muntenegrului de a dezvolta IPAP cu NATO. "Aşteptăm cu nerăbdare Planuri de Acţiune ambiţioase şi substanţiale care vor spori aspiraţiile euroatlantice ale acestor ţări şi promitem asistenţă pentru eforturile lor de reformă în vederea atingerii acestui obiectiv", menţionează documentul semnat la Bucureşti.

Un alt subiect abordat în declaraţia finală de liderii celor 26 de state membre NATO este respectarea de către Iran şi Coreea de Nord a rezoluţiilor Consiliului de Securitate al ONU privind proliferarea armelor nucleare.

"Rămânem profund îngrijoraţi cu privire la proliferarea riscurilor programelor nucleare şi de rachete balistice ale Iranului. Cerem Iranului să se conformeze pe deplin rezoluţiilor Consiliului de Securitate al ONU nr. 1696, 1737, 1747 şi 1803. Suntem, de asemenea, profund îngrijoraţi cu privire la proliferarea activităţilor



Secretarul general al ONU, Ban Ki-moon, şi secretarul general al NATO, Jaap de Hoop Scheffer

Republicii Populare Coreea şi îi solicităm să se conformeze pe deplin Rezoluţiei Consiliului de Securitate al ONU nr. 1718", se afirmă în declaraţia finală a Summitului NATO.

Reuniunea comisiei NATO – Ucraina şi a consiliului NATO – Rusia

Summitul NATO de la Bucureşti s-a încheiat în data de 4 aprilie 2008, când au avut loc reuniunile Comisiei NATO – Ucraina şi Consiliului NATO – Rusia, la care a participat, pentru prima dată, preşedintele Federaţiei Ruse, Vladimir Putin.

Declaraţia "fermă" făcută de aliaţi cu privire la faptul că Ucraina şi Georgia vor deveni membre NATO este foarte clară şi nu lasă loc de îndoială, a declarat, vineri, secretarul general al NATO, Jaap de Hoop Scheffer, precizând că documentul marchează începutul unui proces. În conferinţa de presă susţinută împreună cu preşedintele ucrainean, Viktor Iuşcenko, la finalul reuniunii Comisiei NATO–Ucraina, Scheffer a refuzat să indice motivele pentru care Aliaţii au decis să amâne acordarea MAP-ului pentru Ucraina şi Georgia, explicând că ceea ce este important este faptul că NATO a luat decizia ca cele două ţări să i se alăture, chiar dacă acest lucru nu se va întâmpla "peste noapte" şi chiar dacă, la fel ca întotdeauna, este nevoie de îndeplinirea unor criterii pentru ca acest lucru să se întâmple.

La rândul său, preşedintele ucrainean Viktor Iuşcenko a declarat că declaraţia emisă de Comisie concordă în spirit cu documentul final adoptat de Consiliul Nord Atlantic, care stabileşte foarte clar viitoarea aderare a Ucrainei la NATO.

El a menţionat atât progresele din colaborarea Rusia–NATO, cât şi piedicile din calea dezvoltării acesteia.

Rezultatele Consiliului NATO–Rusia au fost sintetizate de preşedintele Vladimir Putin, care s-a declarat mulţumit de discuţiile purtate, pe care le-a calificat drept constructive. El a subliniat că Rusia şi NATO au avansat considerabil pe calea dialogului politic şi colaborării practice.

Astfel, ca exemple de colaborare practică, el a menţionat simplificarea modului de aprovizionare a forţelor internaţionale care ajută la instaurarea securităţii în Afganistan prin tranzitarea teritoriului rusesc de către încărcăturile cu caracter nemilitar ce le sunt destinate, colaborarea activă în domeniul luptei antiteroriste, prin participarea navelor militare ale flotei ruse din Marea Neagră la operaţiunea "Eforturi active", creşterea compatibilităţii operaţionale a forţelor armate ale Rusiei şi NATO.

Printre piedicile în calea dezvoltării relaţiilor, Vladimir Putin a menţionat extinderea continuă a NATO, crearea de infrastructuri militare pe teritoriul noilor ei membri, criza din jurul Acordului de limitare a armamentului convenţional din Europa, Kosovo şi planurile SUA de instalare în Europa a unor elemente de apărare antirachetă.

Căpitan MIRCEA BARAC ■

sursa: www.nato.int; www.summitbucharest.ro; Rompres

Aspect din Centrul de Presă

SUMMITUL... PE SCURT

02.04.2008

Deschiderea oficială a Summit-ului NATO la Bucureşti;

Întâlnirea premierului Călin Popescu Tăriceanu cu Secretarul General al ONU;

Dineu de lucru al Consiliului Nord-Atlantic, la Palatul Cotroceni;

Cancelarul Germaniei, Angela Merkel: Este prea devreme pentru Georgia şi Ucraina să participe la Planul de Acţiune NATO;

George W. Bush, mulţumit de angajamentul NATO în Afganistan, dar prudent în privinţa Macedoniei.

03.04.2008

Liderii NATO s-au reunit în Consiliul Nord-Atlantic;

Preşedintele Traian Băsescu: Valorile comune vor determina evoluţia Alianţei în viitor;

Jaap de Hoop Scheffer: Uşa Alianţei rămâne deschisă;

Sarkozy confirmă că Franţa va trimite un batalion în estul Afganistanului;

Croaţia şi Albania – invitate în NATO, Macedonia mai aşteaptă;

Ucraina şi Georgia nu au primit Planul de Acţiune pentru Aderare;

Dialog intensificat pentru Bosnia şi Muntenegru, deschidere către Serbia;

Georgia salută decizia de la Bucureşti;

Acord între SUA şi Cehia privind amplasarea scutului anti-rachetă;

NATO sprijină scutul american anti-rachetă şi studiază completarea lui;

Preşedintele Băsescu oferă detalii privind concluziile NAC;

Sarkozy: Franţa s-ar putea reintegra complet în NATO în 2009;

Tăriceanu: România – pregătită să-şi sporească efectivele în Afganistan;

Vladimir Putin: Sprijinul Rusiei pentru Abhazia şi Osetia de Sud va fi concret;

Angela Markel pledează pentru dezvoltarea unei componente civile puternice a NATO;

Declaraţia de la Bucureşti prevede "implicarea fermă şi pe ternmen lung" a NATO în Afganistan;

Casa Albă: 12 state s-au angajat să trimită trupe în Afganistan;

Vladimir Putin a sosit la Bucureşti.

04.04.2008

Întrunirea comisiei NATO – Ucraina;

Consiliul NATO – Rusia – o punte strategică pentru securitatea Europei;

Putin: Un nou război rece este imposibil;

Scheffer: Ceea ce este important este că NATO a luat decizia ca Ucraina să i se alăture.

Another semester ends

Spring has come earlier in Boboc with a soft wind lightly rustling the fragile twigs of the trees and delicate buds or tiny flowers heralding nature revival. Cadets of Air Force NCO School "Traian Vuia" have just passed semester finals thus finishing another stage of the military career development. They are optimistic, smiling faces looking full of trust in a future that is to bring each of them the prospect of new opportunities in their new assignments in Air Forces or other military branches and structures.

Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene

SFÂRŞIT DE SEMESTRU

La Boboc, primăvara a sosit mai devreme, vântul călduț ce mângâie ușor ramurile copacilor anunțând trezirea naturii la viață. Elevii Școlii Militare de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia" tocmai au susținut examenele de sfârșit de semestru, încheind astfel o nouă etapă în procesul pregătirii carierei militare pe care și-o doresc cât mai lungă. Sunt optimiști, surâzători, plini de încredere în viitorul care va aduce fiecăruia locul mult dorit în cadrul Forțelor Aeriene sau al altor categorii de forțe și structuri militare.

Obiective, dotări, necesităţi

În prezent, în Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene se pregătesc, pe filiera directă, elevi în armele şi specialităţile funcţiilor de maiştri militari pe care le vor îndeplini în cadrul Forţelor Aeriene. De asemenea, şcoala mai asigură pregătirea unor clase de elevi pentru Forţele Terestre, în armele Artilerie şi Rachete Sol-Aer şi Radiolocaţie, şi pentru Ministerul Internelor şi Reformei Administrative, în arma Aviaţie. Tot în cadrul aceleiaşi instituţii se organizează şi se desfăşoară cursul de formare a subofiţerilor în activitate pe filiera indirectă, cu personal provenind din soldaţi şi gradaţi voluntari sau personal civil contractual.

Căpitan-comandorul Valentin Enache, şeful catedrei tehnice de aviaţie, este mulţumit de modul cum au decurs examenele de sfârşit de semestru, dar mărturiseşte că se confruntă cu o serie de probleme care pot fi totuşi rezolvate. „Examenele de sfârşit de semestru au fost organizate şi desfăşurate în condiţii bune, rezultatele reflectând nivelul bun şi foarte bun de pregătire al elevilor la toate disciplinele militare specifice aviaţiei. Cu toate acestea, continuăm să ne confruntăm cu o serie de probleme, cum ar fi încadrarea deficitară cu personal a catedrei sau lipsa unor echipamente radio şi radar ale avionului MiG-21 LanceR din materialul didactic al catedrei, cunoaşterea acestora asigurându-se prin executarea de către elevi a activităţilor practic-aplicative în cadrul bazelor aeriene. Prin feedback-ul oferit de fişele de caracterizare ale absolvenţilor din unităţile militare la care au fost repartizaţi, primim informaţii că aceştia se confruntă cu greutăţi în aplicarea unor proceduri standard de operare mai noi, în special pe linie de mentenanţă, ce nu au fost cunoscute în cadrul şcolii. Având în vedere acest aspect, pentru anul în curs sperăm în finalizarea unui obiectiv foarte important, şi anume modernizarea hangarului de aviaţie al şcolii şi montarea unei centrale termice care să asigure încălzirea acestuia, obiectiv pentru care s-au făcut demersuri la eşalonul superior. De asemenea, am început o serie de lucrări pentru modernizarea sălilor de clasă, iar la dormitoarele elevilor băieţi au fost executate lucrări de recondiţionare a parchetului. Sunt multe de făcut la nivelul dotărilor şi utilităţilor necesare pentru realizarea unui proces modern şi eficient de învăţământ. Din păcate, lipsa fondurilor necesare ne îngreunează activitatea", ne-a declarat **căpitan-comandorul Enache**.

Mens sana in corpore sano

Un singur gând – absolvirea şcolii

Elevii de anul II aşteaptă cu nerăbdare debutul ultimului semestru şcolar, o piatră de încercare, ce odată depăşită cu succes le va aduce primul grad militar din armată, cel de maistru militar clasa a V-a şi, implicit, statutul de cadru militar activ, statut la care visează încă din momentul admiterii în şcoală.

Până atunci însă nu le va fi deloc uşor elevilor din anul terminal. Urmează o perioadă de "foc", în care procesul de învăţământ atinge punctul culminant pentru această etapă a formării maiştrilor militari pe filiera directă. "Suntem conştienţi de faptul că perioada şcolară cea mai dificilă pentru noi, elevii anului II, va fi semestrul al IV-lea. Urmează să aprofundăm disciplinele de cunoaştere a tehnicii pe care ne vom desfăşura activitatea la unităţile unde vom fi repartizaţi, apoi vor urma activităţile de stagiu la unităţi, examenele de sfârşit de an şcolar şi examenele de absolvire", ne-a mărturisit **elevul caporal Bogdan Hosu**, care deţine funcţia de elev locţiitor al comandantului grupului de elevi.

Elevul caporal Ionuţ Ciobanu, şeful clasei de radiolocaţie din anul II, ai cărei elevi vor fi repartizaţi după absolvire în cadrul Forţelor Terestre, afirmă următoarele: "Ne pregătim într-o armă şi o specialitate care implică

Şcoala de Maiştri Militari şi Subofiţeri pentru Forţele Aeriene se află în plin proces de transformare, ca parte integrantă a complexului proces de restructurare ce se desfăşoară la nivelul întregii armate. Dinamica acestui proces vizează, în principal, realizarea unui management de calitate al învăţământului militar specific şi pregătirea elevilor şi cursanţilor la nivelul cerinţelor esenţiale ale misiunilor Forţelor Aeriene sau ale altor categorii de forţe, misiuni la care vor lua parte după ce vor fi repartizaţi la unităţi.

În acest scop, în ultimii ani am asigurat introducerea în programa de învăţământ a unor discipline de specialitate noi, adaptate şi corelate cu necesităţile actuale ale categoriilor de forţe armate. De asemenea, a fost intensificată colaborarea cu unităţile operaţionale pentru desfăşurarea activităţilor de stagiu şi practic-aplicative ale elevilor la tehnica de luptă pe care o vor exploata după ce vor deveni maiştri militari. În procesul pregătirii se pune accent pe formarea viitorilor maiştri militari în primul rând ca specialişti, dar şi ca cetăţeni cu o înaltă educaţie civică şi cu o conduită demnă de onoarea şi calitatea de a fi militar. Nu în ultimul rând, acordăm o atenţie sporită îmbunătăţirii condiţiilor de instruire, cazare, hrănire şi echipare, realizării unui înalt nivel de pregătire al elevilor în domeniul informatic şi al cunoaşterii limbii engleze, promovării imaginii şcolii pe plan militar şi în cadrul societăţii civile.

Căpitan-comandor CONSTANTIN STANCIU,
comandantul Şcolii de Maiştri Militari şi Subofiţeri pentru Forţele Aeriene

Practică la material

o profesie foarte frumoasă. Vom deveni operatori şi tehnicieni pe staţiile radar din dotarea unor unităţi şi subunităţi ale Forţelor Terestre, iar unii dintre noi vor face parte din structuri militare subordonate operativ Comandamentului Operaţional Aerian Principal, din cadrul Forţelor Aeriene. Datoria noastră este să ne pregătim cât mai bine pentru a face faţă exigenţelor actuale ale sistemului militar. Cu toţii suntem conştienţi că vom face parte dintr-o armată membră a Alianţei Nord-Atlantice, unde profesionalismul este moto-ul oricărei activităţi."

Dintre elevii anului I, cea mai mare medie la terminarea semestrului a fost obţinută de **eleva Corina Dumitraşcu**. Vizibil emoţionată, Corina ne-a oferit câteva impresii în calitate de "purtător de cuvânt" al bobocilor: "Pentru noi s-a încheiat o primă etapă a pregătirii pe care o desfăşurăm în cadrul şcolii, poate nu cea mai grea, dar cu siguranţă cea mai importantă, având în vedere că în această perioadă s-a realizat şi adaptarea noastră la cerinţele şi specificul mediului militar. În ceea ce priveşte disciplinele de învăţământ, pot afirma că acestea sunt, în mare parte, accesibile. Diferenţele în ceea ce priveşte înţelegerea şi aprofundarea anumitor noţiuni la nivel de individ depind de bagajele de cunoştinţe şi de modul de implicare a fiecăruia în procesul de învăţare. Sunt sigură însă că fiecare dintre colegii mei dispune de motivaţia necesară în a-şi însuşi toate cunoştinţele necesare pentru a deveni un profesionist desăvârşit în arma şi specialitatea alese."

Acestea sunt gândurile cu care viitorii maiştri militari şi subofiţeri pentru Forţele Aeriene au încheiat un nou semestru. Tinereţea, optimismul şi dorinţa fiecăruia de a sluji într-una din categoriile de forţe ale armatei sunt elemente care girează că finalitatea celor doi ani petrecuţi în cadrul şcolii vor fi fundamentali în ceea ce priveşte nivelul profesional al viitoarelor cadre ale instituţiei militare.

Rezultatele procesului de formare a maiştrilor militari şi subofiţerilor din Forţele Aeriene sunt condiţionate de mai multe variabile, dintre care cele mai importante constau în calitatea cadrelor didactice şi în baza materială necesară desfăşurării procesului de învăţământ. Motivaţia elevilor derivă din atingerea scopului pe care şi l-au propus în momentul în care au decis să urmeze cursurile unei astfel de instituţii, însă nivelul de performanţă poate fi decis de un dascăl valoros sau de dotările din cadrul şcolii.

Căpitan-comandor
SORIN GUTHY ■

10 ani de zbor cu RQ-4 Global Hawk

Construit de compania Northrop Grumman Corporation, avionul fără pilot RQ-4 Global Hawk a sărbătorit, la data de 28.02.2008, 10 ani de la primul zbor efectuat la aceeaşi dată a anului 1998, timp de 1 oră, deasupra Bazei

Aeriene Edwards, California, moment în care a urcat la o altitudine de peste 9.700 m. „Acest aparat, îmbunătăţit de curând cu sistemul HALE (High Altitude Long Endurance), a efectuat peste 20.000 de ore de zbor, dintre care peste 15.000 au fost dedicate luptei globale împotriva terorismului", a declarat vicepreşedintele companiei Northrop, Jerry Maddigan.

Noi tehnologii pentru elicopterele UH-60M şi HH-60M

Structura de comandă a Departamentului Aviaţie şi Rachete din cadrul armatei SUA a contractat, de la compania Sikorsky Aircraft Corporation, un număr de 6 elicoptere model UH-60M şi 20 de elicoptere model HH-60M, la o valoare estimată de peste 300 de milioane de dolari. Acest lot de eli-

coptere se detaşează de modelele obişnuite prin folosirea unor aliaje noi la structura de rezistenţă, precum şi prin mărirea volumului interior cu două procente.

Toate operaţiunile de proiectare, producere şi testare vor avea loc la uzinele din Stratford, Connecticut, şi au ca finalitate data de 31 decembrie 2012.

Plutonier major
SORIN SĂFTOIU ■

The sunshine above and the sky underneath

Sustainability is one of the major characteristics of the 863rd Helicopter Squadron – an operational structure of the 86th Air Base in Fetesti. This squadron is capable of developing the adequate degree of ability for an efficient and autonomous operation. It is a dynamic; constantly alert entity, with a potential upward trajectory in the future Air Force architecture.

"Speaking about us, teamwork efforts are what really matters. The crew is a team. Squadron qualifications for carrying out specific independent or cooperative missions, abroad operations included, represent a great advantage. For people".

ZBOR DEASUPRA MĂRII

La Mihail Kogălniceanu am ajuns la orele dimineții. Soarele, o sferă de foc, sălta coama roșiatică a norilor un pic mai sus de orizont, atât cât să treacă ziua ce tocmai începea. Formalități de acces, revederi fugare și recunoașteri moștenite, schimburi de replici scurte și câte o strângere de mână, apoi începerea pregătirii pentru zbor. Mi-am ocupat locul din ultima bancă, același parcă de un sfert de secol, am scos agenda și ...la lucru: datele meteorologice, elementele de asigurare a zborului, vizita medicală sumară și pregătirea de navigație. Pentru mine, atât. Astăzi, voi fi pasager în aeronavele Escadrilei de la malul mării Elicoptere pe timpul zborului de instrucție. Răvnită condiție, generoasă recompensă.

"5 ani cât o viaţă"

Escadrila de la mare – structură operaţională a Bazei 86 Aeriene Feteşti – a întruchipat de-a lungul anilor terminațiile aeriene ale zburătorilor din câmpie până acolo unde orizontul se închide pe valuri domoale, de mare albastră. Cu o structură încadrată exclusiv de profesioniști ca personal navigant, oamenii care zboară în aeronave cu "platou portant și pas variabil" au făcut ca misiunile principale să fie acoperite în totalitate. "Am ţinut totdeauna de planul de zbor şi de misiunile ordonate. Am făcut oamenii să înțeleagă că numai așa ne vom menține, cu această escadrilă, <<în viaţă>>. Chiar dacă am exagerat uneori <<spiritul de castă>>, părând că apăr interesele noastre în dauna altora, am făcut-o chibzuit, cu măsură și numai în interesul oamenilor cu care am lucrat în ultimii 5 ani. Doar astfel am fost capabili cu toții de eforturi mari, serioase și constante, fără nemulțumiri marcante și, faptul cel mai important, fără evenimente de zbor" – mărturisea **căpitan-comandorul Vlad Puiu**, comandantul escadrilei.

De la celula de alarmă de la sud, refac drumul vechi, făcut în rulaj cu MiGul-21 LanceR, "rasmutat" uneori cu mult sub înălțimea de siguranță, pe bretela ce duce spre hangarul unde staționează elicopterele pregătite pentru zbor. Aflu de la comandant cum au reușit în 4 ani să finalizeze formarea mai multor instructori de zbor și comandanți de echipaje, cum toți piloții din escadrilă pot executa orice misiune ca piloți secunzi, cum au în plan obținerea clasificării pentru o altă serie de piloți, urmând ca anul viitor să-i afle comandanți de echipaj.

Tudorel Duță, Puiu Vlad și Florin Puțanu – "stâlpii unui ideal"

Mai mult decât atât, "escadrila de la mare" a reușit să mențină funcționalitatea unei baze aeriene ca aceea de la Mihail Kogălniceanu, într-o vreme când "valurile restructurării" au fost cele mai mari. Când oamenii au fost nevoiți să se adapteze unor adevărate cutremure, care au adus funcții pierdute, schimbări de garnizoane, reprofilări și respecializări pe domenii adiacente muncii de zi cu zi. Însă toate au trecut. Nu a fost deloc ușor. "Important este – remarca omul care a <<tras>> cel mai mult pentru binele acestei escadrile, comandantul ei, Vlad Puiu – că la momentul discuției noastre această structură este capabilă să se autoîntrețină. Să dezvolte niveluri de competenţă adecvate unei funcționalități cursive și independente. Este o entitate vie, trează mereu, iar în arhitectura viitoare a Forțelor Aeriene poate avea un traiect ascendent".

În startul de zbor se regăsesc toate elicopterele escadrilei. Nu-mi pot reține surprinderea! Comandantul de escadrilă zâmbește... "Am reușit, cu specialiștii pe care îi avem și pe baza documentației specifice, să intensificăm ciclurile de reparație, efectuându-le mai des și mai repede. Astfel, în ciuda puținelor zile pe săptămână de zbor, avem în start multe aeronave".

"Dobroghiu, la elicopter !"

În urmă cu numai câțiva ani, pe atunci când eram director de zbor în cadrul unui exercițiu comun româno-francez și mă aflam în turnul de control de pe aerodromul Mihail Kogălniceanu, o propoziție făcea înconjurul lumii pe unde de eter: "Dobroghiu, la elicopter!". Repetată sâcâitor de mult atunci și rămasă cumva proverbială, astăzi are o altă explicație. Și conotația ei s-a schimbat: voi decola în elicopterul pilotat de **căpitanul Vasile Dumitrescu**, care îl are ca instructor de zbor pe **căpitanul Cristian Dobroghiu**. Frumoasă devenire.

Reîntâlnirea mea cu cerul îmi provoacă

fiori. La trei ani după ultimul zbor supersonic, chiar în condiţia de pasager, semnele pasiunii pentru această profesie îmi aduc sângele în obraji, inima pare mai grăbită, iar mintea încearcă să cuprindă cât mai mult din înţelesurile grele ale profesiei de zburători a elicopteriştilor. Din filozofia ei. Din taina şi sensibilitatea ce le inspiră. Din noianul de conexiuni pe care le realizează, nevăzut dar simţit, zborul în echipaj. Fascinat de aer, cu căştile pe urechi, unde vocea calmă a lui nimeni altul să se facă plăcut în aeronavă şi să-ţi insufle şi ţie o stare de bine. Are câteva principii extrem de bine structurate şi probate în ani mulţi pe cerul de la mare. Cu peste 2.500 de ore de zbor, face din acestă profesie o artă".

Recunosc, rar mi-a fost dat să simt mai concret şi mai limpede sinceritatea din vorbele colegului meu. Şi, ca surpriza să fie completă, în timp ce aşteptăm rezultatele de analiză a sistemului de înregistrare a parametrilor de zbor din misiunea trecută, urcăm în elicopterul 07 staţionat la sol. Mă învaţă cum să mă aşez în scaunul pilotului secund, "totdeauna pe dreapta"– spune el, luându-mă uşor, ca într-un zbor, cu o poveste despre aerodinamica platoului portant, semnificaţia indicaţiilor de bord şi maniera de pilotaj... Îl simt calm, explică cu un soi de bucurie, ştie să puncteze esenţialul şi nu se repetă. Minunată trecere, ca într-o "repetabilă povară", a celui care l-a învăţat, în cel care azi, şi sigur şi mâine, **va învăţa** pe alţii.

Căpitanul Cristian Dobroghiu şi echipajul său

Dobroghiu rosteşte fraze scurte, înţelese uşor, urmăresc aparatele de bord cu un soi de nesaţ, ca atunci când, cu buzele arse de soare şi cu măruntaiele chinuite de sete, scoţi apa din fântână şi bei direct din ciutură.

"Am avut parte de instructori buni, rememorează Cristian Dobroghiu. Unul, comandantul de escadrilă, Vlad Puiu, cu stilul lui de ...doctor, a impus mereu conduita tip ceasornic: exact, oportun, complet. Niciodată prea mult, totdeauna cum scrie, mereu activ. Poate de asta eu şi alţi câţiva colegi am avut şansa de a avansa semnificativ".

Nu pot să nu leg vorbele lui de mai înainte cu acest zbor liniştit, în tur de pistă, când el, instructorul de azi, pretinde şi oferă încredere. Când netezeşte împăcarea cu cerul a celuilalt, pilotul elev, dincolo de orice semn de egoism ori orgoliu nefondat, până acolo unde camaraderia face din echipajul fiecărui zbor o parte din viaţă fără pereche: soartă comună.

Locotenent-comandorul Sandi Oprişor, cu care merg umăr la umăr pentru cel de-al doilea zbor al meu, de data asta pe traiect, continuă parcă de acolo de unde am rămas: "Un alt om extraordinar, pasionat de zbor şi ponderat ca un patriarh, este **căpitan-comandorul Florin Puţanu.** Un instructor de zbor înnăscut. Calm, cald, aşezat. Ce ne-a plăcut tuturor la el este imensa lui pasiune pentru zbor şi bucuria cu care îşi face această profesie. Parcă şi azi zboară aşa cum a făcut-o prima dată: cu tot ce poate da un om. Ştie ca

"Caii fug de drag, dar şi de pinteni"

Pe aerodromul Mihail Kogălniceanu zboară şi piloţii marinari. **Comandorul Tudorel Duţă** – şeful centrului conducere aviaţie din Comandamentul Operaţional Naval –, despre zbor: "Am lucrat foarte bine în comun. Chiar dacă noi avem elicoptere modernizate recent, am executat pregătire la sol şi în zbor de pe acest aerodrom în start comun. Oameni, utilaje, elemente de asigurare. Avem 8 piloţi ofiţeri de marină cu care executăm un program intensiv de operaţionalizare. Cred într-o colaborare bună şi pe viitor".

Către seară, înainte de a pleca, rămas cu bunul meu coleg de promoţie, Vlad Puiu, pe banca de la celula de alarmă. "Trebuie să-ţi mărturisesc că nu a fost foarte uşor şi nici în continuare nu va fi! Este o vorbă celebră: caii fug de drag, dar şi de pinteni! Aşa este şi omul. Omului uneori îi trebuie şi câte un <<bici>>, câte o privire încruntată. Nu neg faptul că am fost şi <<dur>>. Însă, în 2007, am înţeles exact că acestă escadrilă se poate dezvolta. Am tras pentru asta. A meritat. Nu-mi trebuie recunoştinţă veşnică, dar ştiu să mă bucur sincer că oamenii trăiesc şi că zboară. Nevoi şi necazuri mereu vor fi. La noi, eu cred că cel mai mult contează ce obţii cu echipa. Echipajul, echipă înseamnă. Iar dacă azi escadrila asta este calificată să execute misiuni specifice independent sau în cooperare cu orice altă structură, inclusiv în afara graniţelor ţării, este un câştig. Pentru oameni".

L-am ascultat, am tăcut şi în urmă am plecat. Avea dreptate comandantul: pentru piloţi, cel mai mare câştig este zborul.

Comandor (r)

DUMITRU BERBUNSCHI ■

Locotenent-comandorul Sandi Oprişor – pe panta de aterizare

STRĂJERII DE LA COTA 1.826

On Guard at 1,826 m Altitude

Radar unit operating on Muntele Mare is an Air Force specific structure performing surveillance of the airspace within its area of responsibility. It also provides data and information about air picture enabling thus efficiently combat air enemy, as required. The military staff in service with this company are special people – proficient, highly trained, reliable – true professionals.

Subunitatea de radiolocație de la Muntele Mare este o structură specifică a Forțelor Aeriene, care execută supravegherea prin radiolocație a spațiului aerian din zona de responsabilitate. Totodată, asigură date și informații despre situația aeriană pentru a acționa oportun împotriva adversarului aerian, atunci când situația impune acest lucru. Cadrele militare din compania de radiolocație sunt oameni deosebiți, foarte bine instruiți, competenți, responsabili și adevărați profesioniști.

Natura şi-a primit... onorul

27 februarie 2008. Aerodromul Câmpia Turzii. Soarele s-a născut din nou. Este acolo, pe cer, grandios şi generos, împărţind razele lui dogoritoare către întreg pământul. Discul de foc ne trezeşte cu un sărut fierbinte. Bucurie şi lumină se citesc pe chipul colegilor.

Elicopterul IAR-330 PUMA este gata pentru decolare. "Suntem toţi", anunţă comandantul echipajului, în timp ce în cască se aude ordinul: "Aprob decolarea". Zburăm, vom urma traiectul de zbor Câmpia Turzii – Muntele Mare. De aici, de sus, lucrurile şi lumea se văd altfel. Am trecut de staţiunea turistică Băişoara şi "atacăm" muntele.

Maiorul Daniel Boţa, comandantul companiei

Aterizăm pe platformă. La cota 1.826 omul are privilegiul de a descoperi o lume mirifică: muntele îmbrăţişează cerul, peste tot domnesc pacea adâncă, albul şi strălucirea zăpezii, măreţia şi verticalitatea înălţimilor, fulgii mari cu vraja dansului lor, aerul rarefiat şi rece, lumina orbitoare, dar şi percepţia de singurătate absolută. Imediat ce cobor din elicopter, mă cuprinde o senzaţie de disconfort. Urechile îmi ţiuie atât datorită diferenţei de presiune, cât şi datorită liniştii intense şi aerului rece.

Mă aşez pe o lespede de piatră şi mă las, câteva clipe, dus pe gânduri în feeria jucăuşă şi vrăjită a fulgilor de nea care par să nu obosească în dansul lor pur şi gingaş. Mă simt ca-ntr-o poveste cu zâne şi feţi-frumoşi. De aici, din vârful muntelui, alt orizont se înalţă. Pe de o parte, frumuseţea cazărmii, ordinea, curăţenia, eleganţa, pe de altă parte, frumuseţea naturii înconjurătoare. Toate îmi dau fiorii unei înalte trăiri sufleteşti. Îmi vine să exclam: frumuseţe, frumuseţe divină!

Omul sfinţeşte locul

Încep să fac poze: mai întâi radarul FPS-117 în lumina strălucitoare a soarelui, apoi celelalte staţii şi clădirea administrativă.

După un timp, din spatele unor mormane de nămeţi, îşi face apariţia **maiorul Daniel Boţa,** comandantul companiei de radiolocaţie, care probabil auzise zgomotul elicopterului. Ne invită în clădire. Acolo, surpriză! O ordine şi o curăţenie desăvârşite. „În pofida greutăţilor zonei, odată ce ai venit aici, nu mai doreşti să pleci. Muntele, zăpada, aerul curat, liniştea, toate te îmbie să rămâi. Oamenii şi locul te acaparează iremediabil, indiferent de unde vii", ţine să ne precizeze comandantul. „Dacă te obişnuieşti cu naveta, viaţa pe munte, în mijlocul naturii, este frumoasă", adaugă **maistrul militar Dănuţ Vornicu,** operator şef FPS.

Cu toţii formăm o echipă

Maistrul militar Victor Burde, operator în Centrul de Comunicaţii, are cele mai vechi state din companie. Şi pe aici au trecut valurile restructurărilor. Nu a plecat. A îndrăgit foarte mult staţiile, sunt pasiunea vieţii lui. „Cât de importantă este echipa în aceste condiţii grele, de izolare, în care vă desfăşuraţi activitatea?" „Este ca o mână formată din cinci degete. Toate la un loc reprezintă o forţă de rezistenţă, dar şi o mângâiere când este cazul", ne răspunde cu o voce calmă **maistrul militar Marius Boilă.**

Cu toate condiţiile grele de muncă, militarii se străduiesc să ducă o tradiţie mai departe. Rămaşi puţini, după mai multe serii de restructurări, încearcă să rezolve toate problemele: serviciul de tură operativ, serviciul de pază, asigurarea celor necesare traiului de zi cu zi. În general, se lucrează o săptămână, cu două săptămâni libere. „Munciţi o săptămână întreagă, în cel mai fericit caz, aici, pe vârf de munte. Cum vă rezolvaţi problemele familiale?" am întrebat. „Familia mă înţelege şi mă acceptă, pentru că ştie că îmi fac meseria cu pasiune. Îmi place în armată. Un salariat civil nu ar face ce fac eu, ca militar. Pentru mine, familia este un ajutor, în nici un caz un obstacol în cariera pe care mi-am ales-o", ne răspunde **maistrul militar Ioan Lungoci,** operator în Centrul de Comunicaţii. Profesionist desăvârşit în ceea ce priveşte meseria, maistrul militar Ioan Lungoci este un model şi în ceea ce priveşte viaţa de familie, soţia şi fetiţa fiind cele mai mari realizări ale sale.

„Trebuie să ajutăm oamenii – declară comandantul companiei – pentru că noi ne desfăşurăm acţiunile în condiţii deosebite, iar fiecare are nevoie de înţelegere, sprijin şi ajutor. Am fost şi rămân deschis la problemele subordonaţilor, indiferent de natura lor, deoarece numai împreună putem învinge greutăţile zilnice astfel încât să mergem mai departe….".

„Aveţi în statul de organizare şi soldaţi-gradaţi voluntari. Pentru pregătirea acestora după ce instrucţiuni vă ghidaţi?", l-am întrebat pe şeful pazei. „Deocamdată, după cea existentă, fiind singura care reglementează, cât de cât, serviciul de pază. Îi pregătim teoretic la obiectiv cât putem de bine, după care le încredinţăm paza obiectivului", ne răspunde **plutonierul Florin Mişca.**

Comandantul companiei este bucuros că subunitatea a fost dotată cu radar de tip FPS-117. „Am renunţat în primul rând la planşete, acum avem un sistem modern prin care informaţia de radiolocaţie este transmisă prin canale de comunicaţii la Centru. În ceea ce priveşte resursa umană, comparativ cu cea tehnică, aceasta este insuficientă pentru activităţile complexe ale companiei. Oamenii pleacă, pentru că, aici, pe munte, condiţiile de viaţă sunt destul de aspre, dar şi din cauza faptului că trebuie să urmeze paşii specifici carierei militare. Aşa s-a întâmplat cu **locotenentul Mihai Marcu,** şeful comunicaţiilor, care a plecat la Bază", ne spune, nu fără urme de regret în glas, maiorul Boţa.

Totuşi, pe vârful muntelui, cea mai grea rămâne lupta cu capriciile vremii pe timp de iarnă. „Au mai fost întâmplări şi momente unice pe care le trăim aici, sus, pe crestele munţilor, dar ele rămân doar un vis, un vis frumos, sperăm", ne relatează **caporalul Florin Bocan.**

Fermecat de feeria locului, dar şi de poveştile oamenilor nici nu am sesizat când ziua a început să se îmbină cu noaptea pe fondul unui cer devenit brusc agitat, cu nori adunaţi şi gata de atac. Am înţeles că natura ne grăbeşte aventura la cota 1.826, acolo unde "străjerii spaţiului aerian" tocmai au schimbat tura.

În aceste condiţii, am părăsit Muntele Mare copleşit de dorul singurătăţii şi al liniştii acelor locuri pustii, trăiri care zac în fiecare om şi care se aprind în anumite momente ale vieţii.

Căpitan-comandor
ŞTEFAN POPA ■

ONOR LA COMANDOR!

– o pledoarie pentru eleganța militară –

Într-o lume "*nebună, nebună…*", seninătatea omului de calitate, care nu se schimbă la voia întâmplării, nu se sperie de ispitele şi provocările vremii şi îşi asumă luminos viitorul, merită a fi semnalată ca atare.

Când l-am întrebat pe **locotenent-comandorul Ion-Marian Dobre** de când îl cunoaşte pe şeful de stat major de la Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii, **comandorul Gheorghe Matei,** ofițerul a exclamat, cu fața luminată de emoție și bucurie interioară: "Îl cunosc de când am venit din promoție. Dacă eu îmi aduc bine aminte, el mi-a deschis poarta unității militare. I-am fost subordonat. Înalt, chipeș, cu o ținută impecabilă, avea stofă de comandant. A constituit un element important de echilibru și continuitate pentru bază. Într-un moment de cumpănă, i-am cerut sfatul. Mi-a răspuns scurt, privindu-mă în ochi. Fără ocolișuri: <<Mergi mai departe! Surprizele neplăcute ale vieții vin și se duc>>…".

Un om cu suflet mare, răbdător, înțelegător, fără resentimente, fără răutăți, prețuind la fiecare subordonat partea luminoasă a personalității sale, așa l-am cunoscut eu pe comandor.

"Îmi este foarte greu să mă despart de minunatul colectiv de oameni cu care am avut atâtea realizări, timp de peste 25 de ani. Armata a fost mediul meu, iar baza, a doua casă. Sunt copleșit de emoții. Doresc să mulțumesc familiei mele care a fost alături de mine și m-a încurajat de fiecare dată când m-am poticnit. Promit să mă ocup mai mult de familie, de fiul meu, George, care anul acesta împlinește 17 ani, să o ajut pe scumpa mea soție, Sultănica, în treburile gospodărești. Poate mă voi implica în politică…", mi-a mărturisit comandorul într-un moment de răgaz.

Fie-ne îngăduit, din acest colț de pagină, să acordăm onorul meritat de **comandorul VIRTUȚII, ELEGANȚEI ȘI ONOAREI, Gheorghe Matei.** Sănătate de fier și viață senină, într-o lume pe care o dorim cu toții dominată de oameni de caracter.

La mulți ani, domnule comandor, și ***"CER SENIN"*** pentru toată viața!

Dumnezeu să vă dea sănătate și fericire!

Căpitan-comandor
ȘTEFAN POPA ■

F-3
Ligh

Ambiţia Departamentului Apărării al Statelor Unite de a avea un singur tip de avion pentru toate categoriile de forţe (anunţată fiind ca cea mai mare achiziţie de tehnică de aviaţie din toate timpurile atât pentru SUA cât şi pentru aliaţii săi) s-a materializat în apariţia revoluţionarului **F-35 JSF**, un avion multirol supersonic, cu caracteristici "stealth". Programul îşi are originea la începutul anilor '90, atunci când se punea problema proiectării pentru U.S. Navy a unui avion supersonic cu decolare scurtă şi aterizare verticală (STOVL), menit să înlocuiască subsonicul AV-8B Harrier. Era momentul în care s-a decis abandonarea programului A-12 Avenger II, dezvoltat de General Dynamycs/Mc Donell Douglas. La sfârşitul anului 1993, se demara programul tehnologic de lovire avansată (JAST – Joint Advanced Strike Tehnology), având ca principale obiective definirea şi dezvoltarea avioanelor, armamentelor şi senzorilor avansaţi pe care avea să se bazeze realizarea viitorului avion tactic. Cercetările făcute în timpul derulării acestui program au dus la concluzia că cea mai eficientă variantă ar fi crearea unei familii de avioane configurate pentru cerinţele fiecărei categorii de forţe. Această familie de avioane trebuia materializată în apariţia unei singure platforme cu trei variante distincte: cu decolare-aterizare convenţională (CTOL), destinată U.S. Air Force pentru a completa misiunile existentului F-22 Raptor şi pentru a înlocui celebrele F-16 Fighting Falcon şi A-10 Thunderbolt; cu decolare scurtă şi aterizare verticală (STOVL), adaptată cerinţelor U.S. Marine Corps pentru a înlocui atât AV-8B Harrier, cât şi F/A-18C/D Hornet (o variantă foarte asemănătoare va fi construită şi pentru a înlocui Sea Harrier-ul aflat în dotarea Marinei Regale Britanice); o variantă ambarcată (CV), pentru a completa misiunile şi a înlocui F/A-18E/F Super Hornet-ul. O cerinţă aparte s-a făcut remarcată: noul avion trebuia să fie monoloc şi monomotor.

F-35 Joint Strike Fighter Lightning II

Multirol monomotor, monoloc, stealth, cu o capacitate de supravieţuire în mediul ostil ridicată, operabil în toate condiţiile meteorologice, capabil să folosească o mare varietate de armament aer-aer sau aer-sol, având capacitate de autoapărare în lupta aeriană, ***F-35 JSF Lightning II***, cu cele trei variante ale sale – F-35A (CTOL), F-35B (STOVL) şi F-35C (CV)– , este rezultatul competiţiei dintre Boeing şi Lockheed Martin, demarată în luna noiembrie 1996 şi desfăşurată pe durata a 5 ani. Pe data de 26 octombrie 2001, Pentagonul a desemnat drept câştigător firma Lockheed Martin ca urmare a întârzierilor avute de Boeing în testarea şi construcţia variantei cu aterizare verticală. Câteva dintre avantajele noului avion se cer menţionate: va fi de patru ori mai eficient în angajamentele aer-aer, de opt ori mai eficace în misiunile efectuate asupra ţintelor fixe, de trei ori mai performant în misiuni de supraveghere-recunoaştere sau de eliminare a apărării aeriene a inamicului decât predecesorii săi şi va avea aproximativ aceleaşi costuri de achiziţie, dar cu infrastructuri mai mici, cu "amprenta" la sol redusă.

Programul F-35 Lightning II

Noutăţi despre dezvoltare:

- statele participante la programul JSF: SUA, Marea Britanie, Italia, Olanda, Turcia, Canada, Australia, Danemarca şi Norvegia;
- F-35 şi-a încheiat cu succes primul zbor pe data de 15 decembrie 2006;
- la data de 3 mai 2007, s-a atins altitudinea de 11.582 m;
- BF-1 iese de pe linia de producţie şi intră pe cea de zbor în data de 18 decembrie2007;
- locotenent-colonelul James Kromberg, de la USAF, devine primul pilot militar al USAF care zboară cu F-35 pe data de 30 ianuarie 2008, după zborurile efectuate cu succes de piloţii de test ai Lockheed Martin în cursul anului 2007, caracterizând manevrabilitatea avionului drept „fenomenală";

35 JSF
tning II

JSF is a joint, multinational acquisition program for the Air Force, Navy, Marine Corps, and eight cooperative international partners. Expected to be the largest military aircraft procurement ever, the stealth, supersonic F-35 Joint Strike Fighter (F-35) will replace a wide range of aging fighter and strike aircraft for the U.S. Air Force, Navy, Marine Corps and allied defense forces worldwide. The program's hallmark is affordability achieved through a high degree of aircraft commonality among three variants: conventional takeoff/landing (CTOL), carrier variant (CV) and short takeoff/vertical landing (STOVL) aircraft. Innovative concepts and advanced technologies will significantly reduce weapon system life-cycle costs while meeting the strike weapon system requirements of military customers. Procurement is planned to continue through 2026 and possibly beyond. JSF aircraft may well stay in service until 2060 or longer.

- până la data de 1 februarie 2008, s-au efectuat 27 de zboruri; în prezent, se fac pregătiri pentru alimentarea în zbor;
- se finalizează asamblarea primului F-35B STOVL;
- toate cele trei variante au încheiat cu succes testul de design critic (Critical Design Review);
- testele prizei de admisie a ventilatorului pentru aterizare verticală se desfășoară cu succes;
- sunt definite capabilitățile software-ului Final Block 3;
- primul avion F-35B (BF-1), varianta cu decolare scurtă/ aterizare verticală (STOVL), iese de pe linia de producție și este gata de zbor;
- fuzelajul central al BF-4 a fost livrat pe data de 23 ianuarie 2008;
- pe data de 10 ianuarie 2008 se finalizează testele la sistemul de carburanți – cu cinci zile mai devreme decât fusese programat;
- la data de 10 ianuarie 2008, s-a atins viteza de 0,9 Mach;
- sistemul de display montat pe cască a fost testat pentru prima dată pe data de 4 aprilie2007;
- primele zboruri programate: primul zbor cu decolare scurtă și aterizare verticală (STOVL) pentru F-35B este programat pentru mijlocul anului 2008; varianta ambarcată (CV) a lui F-35C are primul zbor programat pentru mijlocul anului 2009;
- termenele programate pentru Capacitatea Operațională Inițială (IOC) sunt: 2012 pentru U.S.Marine Corps; 2013 pentru U.S.Air Force; 2015 pentru US Navy.

Pagini realizate de ADRIAN SULTĂNOIU ■
sursa: www.lockheedmartin.com
www.globalsecurity.org

Tabăra de Instrucție și Poligonul de Trageri Sol–Aer Capu Midia

Training Camp and Surface-to-air Firing Range in Capu Midia

The Training Camp and Surface-to-air Firing Range in Capu Midia is an Air Force unit designed for anti-aircraft firings, complex exercises performed in a similar to battlefield environment and experimental firings for research and development works.

Established in April 1950 by General Staff Order as the Antiaircraft Firing Range Capu Midia and part of Antiaircraft Artillery Training Centre in Brasov, it has been the only structure in Romania offering facilities for troops training, testing and assessment of antiaircraft weapons and ammunitions. Today all the specialized Defense Ministry structures carry out training and combat air firings in this location.

Moreover, the unit provides the proper conditions to perform air-to-air, air-to-sea and ground firings within a land and off-shore area of about 1,000 square kilometers.

Tabăra de instrucție și Poligonul Capu Midia este unitatea Forțelor Aeriene ale României specializată în executarea tragerilor antiaeriene, aplicații complexe în condiții apropiate de cele ale câmpului de luptă, și casarea muniției de artilerie antiaeriană, rachete sol-aer și de aviație expirate și trageri experimentale în cadrul activităților de cercetare-dezvoltare.

Înființat la data de 01.04.1950, prin ordinul Marelui Stat Major, sub denumirea de Poligonul de Trageri Antiaeriene Capu Midia, în cadrul Centrului de Instrucție al Artileriei Antiaeriene Brașov, poligonul este singura structură din România care oferă facilități pentru instruirea forțelor, testarea și evaluarea armamentului și muniților specializate împotriva aeronavelor. Aici se execută trageri aeriene, de instrucție și de luptă, cu toate structurile specializate din Ministerul Apărării.

În plus, unitatea asigură condiții de executare a tragerilor aer-aer, aer-mare și terestre pe o suprafața totală a poligonului (zona de uscat și maritimă) de circa 1.000 km².

Joc de roluri

După Revoluția din 1989 și ca urmare a căderii "cortinei de fier", atât luptătorii antiaerieni, cât și producătorii români de tehnică militară au fost puși, în mod inevitabil, față în față cu specialiștii în acest domeniu din țările occidentale pe timpul desfășurării, în zona poligonului, a unor exerciții comune cu țările NATO, în cadrul Parteneriatului pentru Pace.

Tot în această perioadă, în dotarea unității au intrat categorii noi de tehnică specifică de poligon, cum ar fi: Sistemul digital de măsurare a traiectoriilor EOTS-F și Sistemul de avioane țintă fără pilot FOX TS-1.

De asemenea, unitatea a participat la: ♦ teste de acceptanță ale sistemului antiaerian 2x35 mm Oerlikon și Gepard; ♦ teste în cadrul programului "rachetă antigrindină"; ♦ trageri aer-aer cu tunul de bord și cu rachete Magic și Piton în cadrul programului LanceR; ♦ trageri executate de unități antiaeriene aparținând: Ungariei (1963, 1964); Moldovei (1998), Franței (2003, 2005, 2007); ♦ aplicația multinațională Corner Stone 2003; ♦ lansarea vehiculului Demonstrator 2B, echipat cu primul motor reutilizabil din lume, în cadrul competiției internaționale X-Prize (2004).

În urma activităților desfășurate în comun cu partenerii străini, s-a tras concluzia că *Tabăra de Instrucție și Poligonul de Trageri Sol-Aer CAPU MIDIA,* prin dotările existente în prezent, prin condițiile generale oferite și prin gradul de pregătire a personalului, se află la un nivel apropiat de cel al altor poligoane ale armatelor din țări dezvoltate.

Aspect din centrul de evaluare a tragerilor

Capabilitățile poligonului

În prezent, în poligonul Capu Midia se execută

Centrul de antrenare prin simulare MTS-II este, în prezent, unul dintre cele mai moderne din Europa

trageri cu: rachete sol-aer cu bătaie medie (25–50 km), mică (5–25 km) și apropiată (până la 5 km); rachete aer-aer; tunuri și mitraliere antiaeriene (cal. 14,5; 30; 35; 57 mm); avioane de luptă.

Tragerile antiaeriene cu rachete cu bătaie medie și mică se execută într-un sector de 30°, pe următoarele ținte: ♦ rachete de tipul RT-11D, cu bătaie medie, lansate de pe o platformă dispusă în largul mării și de pe uscat; ♦ avioane fără pilot FOX -TS-1, telecomandate instrumental, până la 30 km; ♦ parașute luminoase cu poliedru reflectorizant de tipul TPDM-01, lansate din avion; ♦ ținte imitate.

Tragerile antiaeriene cu rachete cu bătaie apropiată se execută într-un sector de 130° pe avioane fără pilot FOX -TS-1 și parașute luminoase.

Tragerile antiaeriene cu artileria și mitralierele se execută într-un sector de 130°, pe următoarele tipuri

In CMB are performed the following types of activities:

I. BASIC ACTIVITIES
1. TRAINING FACILITIES
2. LIVE FIRINGS
3. FIRING EVALUATION
4. TEST & EVALUATION ACTIVITIES
5. AMMUNITION DESTROYING ACTIVITIES
6. LOGISTIC SUPPORT
II. ADDITIONAL ACTIVITIES
1. INFANTRY AND GRENADE LIVE FIRINGS
2. EMBARKATION AND DEBARKATION ACTIVITIES
3. URBAN FIGHT TRAINING FACILITIES

de ținte: ♦ avioane fără pilot FOX TS-1; ♦ avioane telecomandate ATM-3; ♦ manșa metalizată cu senzori acustici tractată cu avionul; ♦ parașute luminoase; ♦ ținte imitate.

Cu artileria antiaeriană se execută, de asemenea, trageri defazate, în timp ce aviația execută trageri de luptă pe ținte terestre și pe ținte aeriene marcate electronic.

Tragerile terestre și navale cu artileria și mitralierele antiaeriene se execută pe machete tanc fixe și mobile, precum și pe machete plutitoare dispuse în largul mării.

Sistemul EOTS-F digital de măsurare a traiectoriilor este destinat determinării cu mare precizie a traiectoriilor țintelor aeriene, a abaterilor între două ținte aeriene, precum și între proiectilele trasoare și o țintă aeriană. În poligonul Capu Midia, sistemul este utilizat pentru aprecierea tragerilor cu artileria și rachetele sol-aer și este compus dintr-o stație de control și patru cineteodolite, echipate cu dispozitive de urmărire automată TV și IR. Sistemul de cineteodolite este de tipul electrono-optic, iar determinarea poziției tridimensionale a țintei se bazează pe metoda triangulației. În prezent, se lucrează la implementarea unui calculator performant cu care să se poată capta și prelucra imaginile preluate de către cineteodolite, în scopul evaluării mai multor tipuri de trageri.

Simulatorul de ținte aeriene MTS-II reprezintă, însă, cea mai modernă dotare cu care se poate mândri unitatea. Construit de către firma A.A.I. Corporation, din SUA, începând cu anul 1999, investiția a fost finalizată în anul 2001 și reprezintă un sistem de antrenament al trupelor de apărare aeriană dotate cu sisteme de tipul SHORAD și VSHORAD, ce oferă posibilitatea instruirii unui număr mai mare de luptători într-un timp mai mic și cu costuri reduse, în condiții care imită realitatea câmpului de luptă astfel: ♦ amprenta în infraroșu a avioanelor și elicopterelor; ♦ selectarea unui număr de minim 16 fundaluri ale câmpului de luptă, începând de la zona de câmpie și până la zone de tip arctic sau tropical; ♦ selectarea condițiilor de vizibilitatea și meteo; ♦ o mare varietate de ținte (avioane și elicoptere militare) aparținând majorității statelor de pe mapamond; ♦ peste 200 traiecte de zbor; ♦ reproducerea sunetelor câmpului de luptă și materializarea traiectoriei rachetei; ♦ efecte vizuale ale evoluției țintelor, soare, nori, mascarea traiectoriilor, explozii; ♦ oprirea prin înghețare a traiectoriilor în scopul învățării; ♦ pregătirea și antrenarea trăgătorilor în mod gradual, de la situații simple la situații complexe.

Imagine virtuală a câmpului de luptă, generată de sistemul MTS-II

The main components of the firing range infrastructure are:

1. MISSILE FIRING POSITIONS - 50 KMs RANGE MISSILES
2. MISSILE AND ARTILLERY FIRING POSITIONS - 25 KMs RANGE MISSILES
3. AIR-TO-AIR FIRING AREA
4. SHIP-TO-AIR FIRING AREA
5. SURFACE-TO-SURFACE FIRING AREA - MOBILE DUMMIES
6. SURFACE-TO-SURFACE FIRING AREA - FIXED DUMMIES AND ON-WATER TARGETS
7. TEST & EVALUATION AREA
8. DESTROYING AMMUNITION AREA
9. INFANTRY FIRING RANGE
10. GRENADE FIRING RANGE
11. URBAN FIGHT AREA
12. EMBARKING AND DEBARKING AREA
13. MANOUVER AREA
14. TRAINING BY SIMULATION FACILITY

În ceea ce privește infrastructura logistică, unitatea dispune de următoarele facilități: ♦ două minihoteluri cu 66, respectiv 12 camere, vile cu camere de 2 și 4 locuri, 18 dormitoare a câte 30 de locuri; ♦ două cantine cu autoservire, care dispun de o capacitate de deservire a câte 500 de persoane pe schimb, o altă cantină cu 60 de locuri; ♦ infirmerie; ♦ hală de întreținere și asistență tehnică; ♦ mijloace de transport persoane, marfă și produse speciale, precum și utilaje de geniu; ♦ formațiune de apărare împotriva incendiilor; ♦ posibilități de comunicare prin telefon, fax și internet; ♦ sală de forță utilată cu aparate de ultimă generație ♦ posibilități de recreere: terenuri de fotbal, baschet, handbal, volei și gimnastică, pistă militară, pistă de atletism, sporturi de plajă etc.

În cadrul ciclului de generare, întrebuințare și refacere a forțelor, Taberei de Instrucție îi revine rolul de evaluator principal și organizator, în deplină siguranță, al unor activități de o complexitate deosebită și cu un grad de risc ridicat, așa cum sunt tragerile sol–aer, aer–aer și aer–sol de luptă sau experimentale.

Pentru asigurarea serviciilor și a suportului logistic necesare activităților specifice de poligon, pentru antrenarea, executarea și evaluarea tragerilor de instrucție, testare și omologare, unitatea este încadrată cu personal foarte bine instruit și receptiv la desele schimbări intervenite în cadrul taberei, adevărați profesioniști ai sistemelor de evaluare pe care le deservesc.

De asemenea, în poligonul din Capu Midia, producătorii de tehnică militară autohtoni execută trageri cu muniție reală și diverse activități conexe, în scopul testării și evaluării noilor produse aflate în diferite faze de cercetare-dezvoltare. Siguranța, precizia, protecția mediului și reducerea continuă a costurilor activităților specifice, prin măsuri organizatorice eficiente, reprezintă prioritățile actuale ale conducerii unității și ale întregului personal. Totodată, larga deschidere, perfecționarea structurală și eficientizarea Taberei de Instrucție și a Poligonului de Trageri Sol–Aer, în special după aderarea României la NATO, au atras atenția specialiștilor din țările Alianței, poligonul, de altfel internațional, constituind un element esențial de sprijin al națiunii gazdă în cadrul operațiilor și exercițiilor multinaționale.

Din anul 1996, poligonul Capu Midia a fost inclus în facilitățile logistice pentru activități militare comune desfășurate pe teritoriul României în cadrul Programului individual de parteneriat între România și NATO, fiind nominalizat în rândul structurilor ce trebuie să realizeze interoperabilitatea cu structurile Alianței. Pentru anul în curs, se are în vedere realizarea unui nivel de instruire a personalului și de asigurare logistică, în stare să asigure aprecierea și evaluarea competentă și obiectivă a tragerilor planificate cu unități din cadrul Forțelor Aeriene, Forțelor Terestre, Comandamentului Național al Jandarmeriei, SRI, dar și cu unități din compunerea altor armate NATO.

Totodată, începând din acest an, personalul poligonului va asigura pregătirea și lansarea rachetelor țintă necesare în contextul tragerilor cu rachete sol–aer.

Colonel VIRGIL GHERGHE,
comandantul TIPTSA

Evaluarea performanţelor tehnicii de luptă din dotare şi a nivelului pregătirii personalului ce o încadrează este, practic, cea mai importantă verigă a aprecierii capacităţii de luptă a subunităţilor şi unităţilor, indiferent de specific. Acest lucru se realizează an de an de către artileriştii şi rachetiştii sol–aer din toate categoriile de forţe ale armatei, iar pentru ca o activitate atât de complexă să decurgă fără incidente este nevoie de profesionalismul şi experienţa specialiştilor ce încadrează poligonul de trageri.

Dispunând de un Centru de Comandă Raport şi de un Centru de Apreciere a Tragerilor Sol–Aer, personalul poligonului are ca sarcină principală pregătirea în detaliu a tuturor activităţilor din algoritmul de executare a tragerilor pentru fiecare serie sosită în poligon în scopul evaluării.

Locotenent-colonel
VIOREL BITAN,
comandantul poligonului

Limitări ale sistemelor existente

Cu toate acestea, dotarea poligonului nu asigură îndeplinirea în totalitate a unor cerinţe conform standardelor NATO. Problemele de tragere care se execută au un grad redus de complexitate, implică unele riscuri, iar evaluarea este posibilă pentru un număr redus de probleme de tragere.

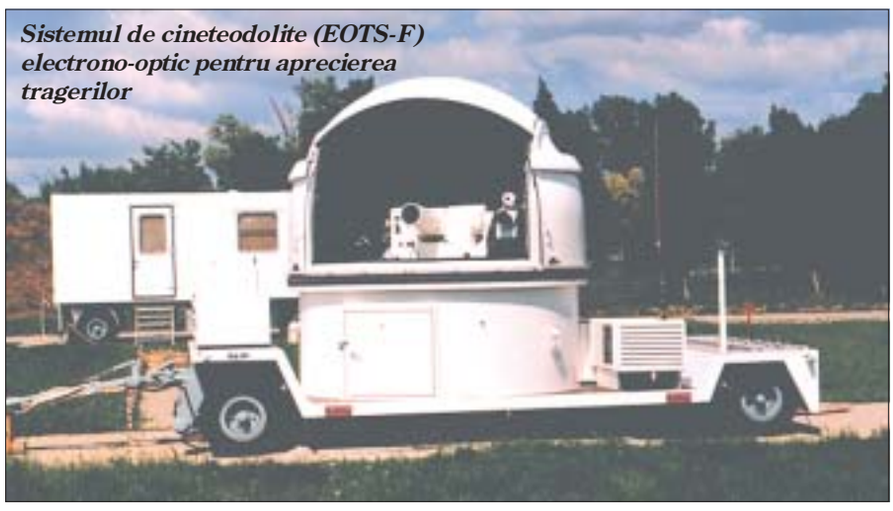
Principalele deficienţe constau în: · inexistenţa unor ţinte aeriene, maritime şi terestre performante, care să permită executarea tuturor problemelor de tragere cu tehnica de aviaţie, artilerie şi rachete antiaeriene; · imposibilitatea măsurării, înregistrării, prelucrării şi evaluării abaterilor pentru un număr mare de probleme de tragere, datorită limitărilor actualelor sisteme de măsurare şi scoring; · insuficienţa mijloacelor de observare, supraveghere comunicaţii,

Postul de supraveghere a sectorului de tragere

conducere şi intervenţie în situaţii de urgenţă, care afectează siguranţa tragerilor; ♦ nu pot fi create situaţii aeriene în condiţii de bruiaj ♦ insuficienta dezvoltare a actualei infrastructuri logistice, care nu permite asigurarea condiţiilor de trai decent (cazare, hrănire, asistenţă medicală, protecţia personalului şi a mediului, utilităţi de recreere şi recuperare etc.); · inexistenţa mijloacelor electronice care pot crea un mediu electromagnetic ostil, asemănător câmpului de luptă real.

Cerinţe de capabilitate

Prin punerea în aplicare a planului de modernizare a TIPTSA, elaborat de personalul poligonului în anul 2006, se va asigura posibilitatea executării şi evaluării următoarelor tipuri de misiuni:



Sistemul de cineteodolite (EOTS-F) electrono-optic pentru aprecierea tragerilor

Avioanele (ţintă) fără pilot FOX-TS-1 şi ATM-3

Aviaţia va executa trageri aer-aer, aer-sol şi aer-navă. De asemenea, se vor desfăşura exerciţii în comun pentru evitarea zonei de foc şi neutralizarea prin bruiaj a mijloacelor de apărare antiaeriană, terestre şi navale (pe timpul dislocării acestora în poligon), precum şi exerciţii de cooperare cu mijloacele de apărare antiaeriene terestre şi navale pe timpul acţiunilor aviaţiei;

Artileria şi rachetele antiaeriene cu baza la sol vor putea executa trageri sol-aer, sol-sol, sol-navă, precum şi trageri de instrucţie pe ţintele marcate de aviaţie;

Artileria şi rachetele antiaeriene de pe nave vor putea executa trageri navă-aer, navă-navă şi activităţi de testare sau evaluare a tehnicii şi muniţiilor.

De asemenea, se vor asigura condiţii de cazare, hrănire şi asistenţă medicală adecvate, apropiate de standardele NATO.

Algoritmul pregătirii unei serii de trageri presupune, în linii mari, următoarele activităţi: ♦se trimit notificări către unităţile şi societăţile cu care se colaborează (primărie, căpităniа portului, platformele industriale); ♦ se pregătesc ţintele; ♦ se verifică indicatorii de interdicţie şi legăturile de comunicaţii. De asemenea, se încheie un protocol în baza căruia fiecare din părţi ia la cunoştinţă despre condiţiile de desfăşurare a activităţii seriei de trageri şi se întocmeşte un plan privind siguranţa tragerilor; ♦ detaşamentul precursor sosește în poligon cu o săptămână mai devreme pentru amenajarea terenului; ♦la sosirea seriei de trageri se execută instructajul general (reguli de siguranţă, protecţia muncii, norme PSI etc.); ♦ urmează activitatea de verificare şi admitere a personalului în poligon; ♦ se execută tragerile de iniţiere; ♦ activitatea se încheie o dată cu executarea tragerilor de apreciere.

Locotenent MARIUS ALEXA,
şeful centrului comandă–raport

UN SUFLET PRINTRE STELE

1 aprilie 2008. În această zi de primăvară, iubitul nostru camarad, **comandorul NICOLAE BUCUR,** ar fi împlinit frumoasa vârstă de 50 de ani. Prin plecarea lui, din păcate prea repede, la „Cer", în data de 10 noiembrie 2007, am pierdut, un soț și un tată iubitor, un adevărat prieten, un camarad de excepție, un foarte bun profesionist și un foarte bun creștin. În semn de profundă recunoștință și dragoste creștinească, colegii doamnei Silvia Bucur de la Muzeul Aviației, în mod special domnul profesor doctor Valeriu Avram și profesorul Sorin Turturică au adunat toate gândurile, sentimentele, trăirile și împlinirile regretatului camarad NICOLAE într-un impresionant volum intitulat sugestiv „Mai aproape de cer", lucrare tipărită la Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei.

Un mare înțelept al lumii antice spunea: "S-ar putea ca viața să fie moarte, iar moartea – viață". Viața ne oferă atât clipe de bucurie dar și momente de încercări, întristare și durere. Totuși, nimic din lucrurile acestei lumi nu ne îngrozește mai tare decât perspectiva morții, care ne poate zădărnici într-o clipă toate visurile, planurile și năzuințele noastre. Moartea este o evidență de fapt, o evidență naturală și familiară. Și totuși, de fiecare dată când întâlnim această evidență, ea ne pare la fel de șocantă!

Experiența creștină a morții este singura care dă certitudinea unei victorii posibile asupra morții. Regăsim la toți gânditorii creștini aceeași dialectică a morții care exprimă schimbarea reală a condiției umane, prin apariția și prin exemplul Domnului Iisus Hristos, care aduce creștinului o eliberare de moarte cu totul nouă. Și totuși, aceeași credință revoluționară pentru care au luptat martirii creștinismului, credința că moartea este ușa de intrare în viața veșnică, nu este un merit al omului, ci un dar al lui Dumnezeu pentru om.

Nu putem îndrăzni să uităm că noi suntem moștenitorii acestei credințe creștine autentice – credința ortodoxă. De aceea, atunci când vin necazurile, nenorocirile și suferințele asupra noastră să le primim cu seninătate, căci toate sunt de la Dumnezeu. Să zicem și noi precum Iov: "Am primit cu bucurie pe cele bune și pe cele rele nu le voi primi?".

Silvia Bucur, alături de autorii volumului și de comandantul Bazei 90 Transport Aerian

Regretatul nostru coleg și prieten – NICOLAE – ne-a lăsat un gol lăuntric, ne-a adus întristare și durere, dar și prilej de reculegere, analiză și meditație profundă asupra stării noastre personale spirituale.

Va rămîne veșnic în sufletele și în inimile noastre imaginea omului bun, sincer, onest, generos, iubitor de dreptate, pace, frumos și adevăr. Așa a fost omul, colegul și prietenul nostru – NICOLAE.

Mergi împăcat la Hristos Domnul, dragul și unicul nostru NICOLAE. Fie-ți larg deschise porțile albastre ale «Cerului» pe care tu atât de mult le-ai iubit!

În semn de profundă recunoștință, dragoste și aleasă prețuire pentru membrii echipajului format din: comandorul Nicolae Bucur – comandant de echipaj, locotenentul Ionel Craiu – pilot secund, maistrul militar clasa a II-a Adrian Alexandru Ticea – mecanic de bord, echipa redacțională a revistei ***„Cer Senin"*** a pregătit câteva versuri intitulate sugestiv:

ÎNTOARCEREA ACASĂ

Știu,
într-o zi vasul acesta de lut
se va sparge
și voi scăpa ...
Voi trece cu Hristos
printr-o poartă îngustă,
voi saluta moartea
din mers,
apoi,
voi grăbi către Casă,
unde Tatăl m-așteaptă
de mult,
iertător,
cu brațele deschise.

CUNOAȘTEREA ÎNSEAMNĂ PUTERE!

„Cunoașterea înseamnă putere" e un aforism vechi și foarte precis, care, din păcate, a fost mult timp folosit într-un mod vag și oarecum neglijent. Marele filosof Socrate a spus odinioară: „Știu că nu știu nimic, și nici măcar asta nu știu".

În anul 1991, Papa Ioan Paul al II-lea scria: „Dacă acum ceva timp, factorul decisiv de producție era pământul, iar mai târziu – capitalul, astăzi factorul decisiv e chiar omul, omul și cunoașterea sa". Și câtă dreptate a avut, pentru că iată, acum, cunoașterea chiar înseamnă putere, cu adevărat. Într-adevăr, creierul uman e capabil să întrecă în performanță cel mai puternic computer de pe pământ. În februarie 1996, lupta șahistă dintre computerul specializat produs de IBM, Deep Blue, și Garri Kasparov s-a încheiat cu victoria omului. Așadar, John F. Kennedy a avut dreptate când a zis că „omul e totuși cel mai extraordinar computer dintre toate".

Cei mai puțin optimiști vor clătina ușor din cap și vor spune: bine, bine, dar chiar nu este nimic nou sub soare. Și vom tinde să le dăm dreptate, într-un anumit fel, pentru că în anul 1455, când Johann Gutenberg a inventat tiparul, omenirea a cunoscut prima revoluție a cunoașterii. Mai târziu, după aproximativ 500 de ani, cînd în casele oamenilor au pătruns radioul și televiziunea, s-a trecut la cea de-a doua revoluție a cunoașterii. Și, într-adevăr, anii '90, când s-a deschis cutia Pandorei – internetul –, au marcat începutul celei de-a treia revoluții a cunoașterii. Ultima etapă se diferențiază net de celelalte două prin cel puțin două caracteristici esențiale: amploarea și viteza cunoașterii.

Este adevărat faptul că internetul nu mai reprezintă o provocare pentru mulți oameni, iar computerul a devenit o banalitate. Internetul ne oferă în timp real toată informația din lume. Este o binecuvântare și un blestem, în același timp. Oare cât din educație ar trebui să se realizeze pe computer sau pe internet?

Într-adevăr, cel mai important eveniment al epocii noastre este computerul, apoi internetul care, practic, a schimbat mersul lumii. Un computer poate, pe de o parte, educa, ilumina, distra, instrui, iar pe de altă parte, poate duce la întunecarea percepțiilor despre lume și viață. Poate izola pe indivizi de familiile lor, de prieteni și chiar poate naște ură. Școala – dacă nu cumva educația în general – este o instituție intrinsec conservatoare și eu, unul, aș apăra într-o oarecare măsură acest conservatorism. A nu se înțelege că ignor întru totul tehnicile moderne de instruire. Nicidecum. Dar abordez această problemă cu mai multă precauție, deși sunt perfect conștient că, în viitor, instruirea se va organiza mai ales în jurul computerului.

În lumea globalizării actuale, când întregul mapamond suferă o nouă reașezare, iar ordinea politică mondială înregistrează profunde schimbări, există nevoia de identificare a tuturor aspectelor, inclusiv a faptului că omenirea parcurge o nouă eră: societatea cunoașterii. Astăzi puterea stă în a controla resursa cea mai rară: inteligența umană. Fie că vorbim de Statele Unite ale Americii, Japonia, China, Germania sau Turcia, există o luptă acerbă pentru supremația cunoașterii. Așadar, cunoașterea este noul câmp de luptă pentru țări, uniuni, corporații. Acum are loc așa-numitul „război rece al cunoașterii".

Statisticile ne amintesc faptul că din numărul total de oameni de știință care au existat de-a lungul istoriei omenirii, cei mai numeroși sunt cei care trăiesc în prezent. Când armata SUA a luptat în Războiul din Vietnam, doar 15% din soldați aveau diplomă de colegiu. În operațiunea „Furtună în Deșert", aproximativ 99% din militari erau absolvenți de studii superioare. Este bine sau rău, nu știm exact, dar în momentul de față creierele sunt mai puternice decât statele. Așadar, se trece de la forța mușchilor, la încordarea minții.

Putem afirma fără teama de a greși că totul se întoarce cu susu-n jos și pe dos. Nimic din ce a fost nu mai rămâne la fel. Secretul s-a aflat. Internetul există. "Ce este este", spune Dalai Lama. Ne întrebăm ce urmează? Sau dacă există cale de întoarcere?

Profesor ION VĂDUVA ■

INTERFERENȚE PSIHOLOGICE

Interviu «terapeutic» cu p.c.c. Valentin HALMAGIU – psiholog la Baza 86 Aeriană Fetești

– Domnule Halmagiu, cum este să fii psiholog la Borcea una din bazele aeriene de referință ale aviației române? Să înțeleg că sunteți încă la început?

– Cam așa ceva. Chiar și în statul de organizare, funcția mea se cheamă referent și apoi, în paranteză, este specificat termenul de psiholog. Aceasta deoarece, la data întocmirii organigramei actuale, lucrurile nu erau foarte clare. Dar situația evoluează încetul cu încetul. Generațiile mai tinere ne acceptă mai ușor, ceilalți sunt mai reticenți. O cauză ar fi faptul că între anii '70 și '90 psihologia a fost exclusă din orice programă de învățământ, Facultatea de Psihologie a fost desființată, iar meseria de psiholog a fost exclusă din viața socială. Așadar, multe generații de români au auzit mai degrabă de psihiatru decât de psiholog… Important este pentru noi să ne facem simțită prezența și să ne demonstrăm utilitatea. Aici cred că este și datoria mea, să mă fac cunoscut.

– Acum, aveți ocazia!

– În primul rând, trebuie să se știe că asistența psihologică în România este reglementată prin lege. Așadar, ca și medicii, psihologii nu pot obține dreptul de liberă practică decât dacă întrunesc condiții stricte în ceea ce privește formarea profesională, nivelul de pregătire, dar mai ales asumarea liberă a normelor de deontologie profesională care se bazează pe principiul confidențialității. Ca urmare, în orice împrejurare, indiferent de persoană, *informațiile rezultate în urma actului psihologic sunt strict confidențiale*. Poate că și asta îi împiedică pe mulți să apeleze la sfaturile psihologului: teama că noi am putea folosi detaliile vieții intime a fiecăruia împotriva sa.

– Aș vrea să îi parafrazez pe cei de la Cațavencu : "Avem un psiholog. Cum procedăm?"

– Momentan, acționăm în două mari direcții: selecția personalului pentru serviciul de zi și asistența psihologică. Totuși, după părerea mea, ar trebui să mai existe și o a treia direcție, poate chiar cea mai importantă, informală și autoasumată de către psihologii din armată, anume aceea de a încerca recuperarea și revigorarea imaginii psihologiei și a psihologului, atât de nedrept schilodită în "epoca de aur". Acest lucru presupune un efort solidar, unitar și, mai ales, individual, al fiecărui psiholog la locul de muncă, în vederea conștientizării, educării și dezvoltării simțului și culturii psihologice a oamenilor.

– Într-un timp, aveați biroul la infirmerie.

– Da, acolo am stat o perioadă și asta a catalizat, în percepția personalului, congruența falsă dintre relația medic – pacient și psiholog – persoană. Noi nu lucrăm cu pacienți, cu bolnavi, ci cu persoane care, la un moment dat, au ceva pe suflet, îi apasă ceva și simt nevoia să discute cu un specialist care îi poate asculta necondiționat, *fără a-i judeca*, și care îi poate ajuta să găsească soluția problemelor lor.

– Ați reușit să vă mutați? A însemnat altceva un alt loc?

– Am primit un birou mai spațios și am obținut chiar și un calculator care ne ajută să ne facem treaba cât de cât. Suntem optimiști. Oricum, suntem un caz fericit. Un camarad de-al meu, psiholog la o altă unitate, ajunsese să scrie OZU.

– Nu se poate!

– Ei, nu ! Există imaginație în sistem.

– Din câte știu, armata nu are un sistem propriu de perfecționare în ceea ce vă privește.

– Adevărat, și aici este o problemă. Trebuie să ne perfecționăm permanent și asta costă. Nu ne este la îndemână să mergem la toate cursurile și conferințele de pregătire. Training-ul este scump, mai ales în meseria asta. Aici pierdem toți: noi, ca specialiști, în particular, și sistemul militar, în general.

– Sunt psihologii militari solicitați să-și expună punctul de vedere ca specialiști?

– Ca specialiști, suntem consultați conform ordinelor și normelor metodologice în vigoare în multe chestiuni, dar mai sunt zone neacoperite. Iar pentru a avea acces la aceste zone este nevoie, în primul rând, de o anumită deschidere și implicare a celor responsabili de acele zone.

– Beneficiați de sprijin din partea conducerii?

– Există o anumită deschidere la nivelul top managementului. Dar, așa cum am zis, trebuie să se obișnuiască lumea cu noi. Toată lumea.

– Cum stăm cu moralul trupelor?

– Termenul folosit în prezent este de "stare de spirit". Stăm bine. Dar ca să poți să asiguri asistență de calitate este nevoie de instrumente adecvate, astfel încât să te poți concentra pe analiză, și nu pe prelucrarea datelor. Era bun un computer mai de "Doamne ajută!" și un soft specializat. Dar, deocamdată, asta e. Aș putea să subliniez, ca un exemplu, că ofițerii sunt mai îngrijorați de restructurare decât de nivelul salariilor, nivel care nu este foarte satisfăcător pentru subofițeri și soldații și gradații voluntari. Există însă o opinie larg răspândită precum că, pentru o imagine cât mai fidelă a stării de spirit a personalului, este bine ca evaluarea să se facă din exterior. Psihologul unității, din interior, poate fi subiectiv, existând și posibilitatea cosmetizării datelor rezultate, din motive care se subînțeleg.

– Nu sunt specialist, dar mă gândesc că există încă un potențial neexploatat al activității psihologului într-o bază aeriană.

– Mesajul meu principal este că psihologul unității este persoana dispusă oricând să asculte problemele oamenilor, o persoană neutră, față de care nu există nici un fel de dependență emoțională sau de altă natură, căruia îi poți spune oricând ce ai pe suflet. În plus, nu doar angajații unității beneficiază de asistență gratuită, ci și familiile acestora. Și asta nu este de neglijat. În afara sistemului, asistența psihologică este aproape prohibitivă în privința costurilor. Și, nu în ultimul rând, mai putem să consiliem liderii pentru a-și dezvolta abilitățile de cunoaștere a subordonaților, de evaluare a climatului organizațional, de optimizare a relațiilor interumane în cadrul grupurilor pe care le conduc. Sunt multe aspecte importante.

– Sunt convins de asta. Depinde de noi dacă vrem și știm sau nu să folosim experții pe care îi avem.

A consemnat

maior CRISTIAN POPOVICI ■

MILENIUL TREI ȘI BOLILE LUI

Omul sănătos, cel mai des, nu se gândește la boală. Nu-i stă gândul la suferință câtă vreme trupul și mintea îi funcționează mulțumitor. Cu atât mai puțin citește despre afecțiunile perfide ale lumii de azi. Însă, dacă îi cade sub ochi un titlu de carte cu aer de noutate, sigur se oprește. Răsfoit, la început, aprindere de interes și ...lectura-i gata.

Avem în față o lucrare „princeps": prima monografie românească dedicată infecției legionelozice. Autoarea – **doamna doctor SIMONA BERBECAR** – bacteriolog și epidemiolog, șefa de laborator a Institutului Național de Medicină Aeronautică și Spațială, are un merit deosebit. Redă cu competență și profesionalist discernământ cele mai noi achiziții din acest domeniu, oferind o viziune modernă asupra interacțiunii complexe între agentul infecțios, organismul susceptibil, gazdele temporare și factorii ambientali.

Scrise concret, limpede și pe înțelesul majorității oamenilor, paginile dedicate diagnosticului, tratamentului și profilaxiei fac lumină pe tărâmul, puțin cercetat la noi, al **legionelozei – bacterioză emergentă a mileniului trei.**

Cartea vine către orice cititor cu date noi. Pune o piatră importantă la temelia cercetărilor din acest domeniu. „În ciuda importanței și complexității problemei, lipsa de informație, pe de o parte, și tehnologia complicată și costisitoare a diagnosticului etiologic, pe de altă parte, au făcut ca legionelozele să fie, până nu demult, ignorate în țara noastră" – remarcă autoarea, declarând deschis sensul cel bun și onest al muncii sale.

DUMITRU BERBUNSCHI ■

OAMENII UNUI CER SENIN

Nu aș putea să merg niciodată pe stradă fără să privesc, măcar pentru câteva secunde, cerul. Este o imensitate, pare un mister, cuprinde un infinit de culori contopite într-una singură: albastru! Asta este pentru mine, un trecător obișnuit cu pământul sub picioare, om simplu ca oricare altul, care vine și pleacă spre casă, grăbit și fără chef. Pentru "oamenii cerului" însă, el este mai mult decât un arc de orizont, mai mult decât "un albastru infinit": este o casă, este o viață, este o veșnicie pe care ei o retrăiesc în fiecare secundă. Pentru că ei o ating, o gustă și o cunosc, este veșnicia albastră a misterelor nedescifrate, este infinitul puterii și neputerii, al tuturor dorințelor și al viselor care-și găsesc împlinirea.

Aici! Pentru că "aici" există pentru ei, pentru noi rămânând un simplu "acolo" pe care suntem conștienți că nu-l vom putea tangenta niciodată. Pentru ei există prezentul, pentru noi există doar condiționalul: "aș fi".

Oameni simpli, ca și noi, au curajul să viseze la veșnicie, iar pentru a o atinge cu adevărat luptă mai mult decât oricare dintre noi. Pentru că ei sunt puternici! Pentru că noi suntem "latența", ei fiind exact opusul ei! Ei au curajul să urce, ei au știința să coboare, ei au tăria să încerce, au puterea să se ridice! Noi ne închinăm Dumnezeului nostru de aici, ei se închină aceluiași Dumnezeu, dar din chiar tăria dumnezeirii.

Nouă ploaia ne spală păcatele, lor le "umezește" sufletele, nouă întunericul cerului ne aduce bucuria stelelor, lor le aduce dorința de a fi mai puternici pentru a putea zbura și dincolo de neguri. Nouă norii ne prevestesc ploaie, lor le potențează concentrarea și voința. Nouă vântul ne răvășește părul, lor le întărește cutezanța de a merge înainte "cu vântul în față". Noi trăim pe pământ visând la cer, ei trăiesc în cer experiența coborârii pe pământul pe care reînvață mersul.

Noi alegem să mergem grăbiți cu metroul la același serviciu agasant, în fiecare zi tot mai năruiți de deziluzii, ei aleg să zboare "la datorie". Noi simțim stropii de ploaie pe obraji, ei îi știu dinainte de a cădea pe pământul nostru…

Și când te gândești că sunt, asemeni nouă: simpli oameni! Și totuși, atât de "altfel". Piloții unui cer senin!

MONICA BERCEANU ■

Radiografia unei pasiuni

Anton Gurău – radiotelegrafist trăgător pe aeronava IL-28 (Hong-5), în perioada 1976 – 1998, unul dintre "zburătorii" Escadrilei 38 Aviație Cercetare dislocate la Borcea, a făcut din pasiunea unei vieți, viața unei pasiuni. Atras de cer, zbor, avioane și profesie, acest om, în decursul anilor, a adunat mai întâi pe pelicule celuloide și, mai apoi, în format digital, imagini rare din viața cercetașilor aerieni, a imortalizat frânturi de zboruri cu greutatea și importanța fiecărei clipe, a coborât pe pământ stropi din "marea cea mare" a cerului, buni de udat setea de înalt, potriviți de ținut aproape de inimă și de descifrat în meandrele pasiunilor omenești.

Când vremea a venit, a trecut în rezervă. El, avionul lui, Escadrila 38 în totalitate. De atunci, cu un soi de îndărătnicie sănătoasă, ei, cercetașii din sud de țară, se întâlnesc la margine de an pentru a recompune imaginea de astăzi a unei escadrile care ieri, adică vreme de vreo 50 de ani, a "roit" acolo unde misiunile au chemat-o. Vin toți, de la foști comandanți la simpli zburători "cu spatele" – trăgătorii de bord – ca să celebreze faptul extrem de important pentru ei: acela că au împărțit același cer. În același avion. Pentru o singură misiune. Cât o viață.

Zbor razant deasupra mării, raiduri cu "mansa" în poligonul de tragere al artileriei și rachetelor sol-aer, șuierul proiectilelor în spațiul vizibil, întoarceri din furtuni ce aduceau noaptea pe pământ, instantanee necenzurate, nopți reci încălzite de nimbul unei aterizări reușite, toate acestea, dar absolut toate, întregesc imaginea vizibilă a unei pasiuni omenești. Care spune mai mult decât cuvintele despre om și despre faptele lui.

Comandor (r)
DUMITRU BERBUNSCHI ■

MISIUNEA BLENHEIM

Cine sunt piloții? Ce îi deosebesc de ceilalți oameni? Ce îi determină să înfrunte riscurile, nepre-văzutul și, uneori, chiar moartea? Ce îi animă pe acești temerari aviatori să ducă mai departe, cu îndârjire, cel mai mare vis al umanității – **zborul?**

Autorii volumului **Misiunea "Blenheim"**, doamna inginer Eugenia Tașcău și domnul Victor Donciu, încearcă să ne ofere câteva repere privind răspunsurile la întrebările de mai sus. Cartea nu pretinde a constitui o istorie a aviației militare, ci doar să jaloneze o etapă importantă din perioada anilor '39. Misiunea "Blenheim" a constat în aducerea pe calea aerului a 36 de avioane bimotoare de tipul Blenheim din Cosford – Anglia, la Băneasa – România.

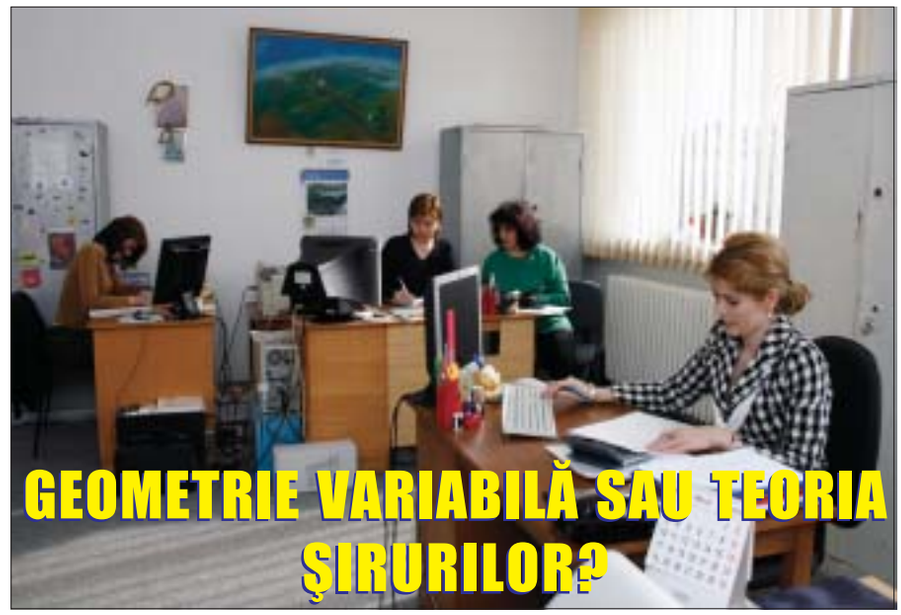
Volumul descrie, la nivel de detaliu, perioada instrucției pentru zbor, pregătirea privind executarea, pentru prima dată, a unui raid de peste 3.500 km, reacția piloților la provocarea creată de misiunea "Blenheim", dar și "peripețiile" prin care au trecut. Cartea se adresează, în mod special, aviatorilor, dar în egală măsură și tuturor celor care iubesc aviația și zborul.

Mulțumim, pe această cale, autorilor, pentru consecvența cu care scriu cărți destinate iubitorilor zborului, dar și pentru minunata **lecție de istorie, eroism și patriotism** oferită prin intermediul volumului de față.

Căpitan-comandor
ȘTEFAN POPA ■

Variable geometry

It is well known the prejudices that we use when we speak about our mates, "the civilians". Their role, basically, is determined by our understanding, by our cooperation. They have skills, they have the knowledge, they have the will. So, we think that now it is the time for them to became not only our coleagues, but our comrades.



GEOMETRIE VARIABILĂ SAU TEORIA ŞIRURILOR?

– personalul civil contractual în Forţele Aeriene –

De o bună bucată de timp, s-au consacrat în limbajul uzual cazon, şi nu numai, mai multe sintagme. Dintre acestea, câteva au ajuns la o limită excesivă în uzitare: "subofiţerii sunt baza piramidei structurale în armată", "ofiţerii reprezintă componenta decizională, de coordonare şi control" – sunt doar două dintre ele. Stând de vorbă cu un coleg de breaslă, angajat ca personal civil contractual, acesta mi-a pus o întrebare firească, al cărei răspuns nu a vrut cu nici un chip să fie ceva spontan: "Auzi, colega, pe ce parte a piramidei ne situăm noi ?".
Tentaţia pentru producerea unui răspuns decent a fost aducerea în discuţie a permanentei reaşezări a sistemului militar din punct de vedere al personalului, al elementelor ce stau la baza angajărilor (competenţe profesionale, morale, aptitudini etc.), toate acestea alcătuind o geometrie variabilă a respectivei piramide. Şi totuşi, simţeam că răspunsul meu nu este complet. Tocmai de aceea, am încercat să luăm pulsul acestei categorii, stând de vorbă cu oameni din diferite structuri din cadrul Forţelor Aeriene, să aflăm de la sursă care sunt rolul şi locul acestora, pe care latură sau la ce distanţă de baza ori vârful piramidei profesionale militare se regăsesc.

Sigur, cei mai pesimişti ar opta pentru cea de-a doua componentă inclusă în titlu. "Da, suntem şi noi acolo, undeva, la rând, unde se termină şirul corpurilor de militari". Nu credem că această variantă este, apriori, definitivă în caracterizarea oamenilor pe care dorim să-i înţelegem aici. Personal, vreau să-i înţeleg ca pe oamenii cu care fac naveta, ca cei la care mă duc când am o problemă, indiferent de relaţionarea acesteia (şef-subaltern, medic-pacient, coleg-prieten etc.), sau, în final, cei care mă ajută pentru îndeplinirea atribuţiilor funcţionale.

Ce credem fiecare dintre noi nu poate fi însă un mod exhaustiv de a privi problema. De aceea, pentru consecvenţă, am ales să descoperim 6 oameni ce îndeplinesc funcţii de personal civil contractual la diferite unităţi din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene, în speranţa obţinerii, din 6 direcţii, a elementelor definitorii pentru rolul şi locul acestora în geometria propusă de noi. Şi, de ce nu, să aflăm 6 poveşti de viaţă, 6 variante de luptă personală cu propriile valori, cu propriile dorinţe şi, de cealaltă parte, cu valorile şi năzuinţele celorlalţi sau/şi cu valorile şi aspiraţiile sistemului.

Modul de alegere a participanţilor la acest studiu involuntar a fost unul aleatoriu, în principiu, cu scuza, totuşi, deontologică, de reprezentare a mai multor meserii sau funcţii. Astfel, am regăsit, printre subiecţii noştri, un tehnician construcţii, un referent la compartimentul secretariat, unul la compartimentul registratură, un operator control spaţiu aerian, un inginer de sistem şi un economist. Poate şi celelalte funcţii sau, mai sigur, oamenii care le încadrează se vor regăsi în opiniile celor aleşi. Poate nu… Tocmai referitor la aceste opinii, sigur că ele au fost mult limitate la ceea ce am propus noi, ca jurnalişti. De altfel, este recunoscută reticenţa, şi nu numai din partea personalului civil contractual, a dezvoltării anumitor subiecte, prea fierbinţi, în opinia lor, către sistemul media. Printre rânduri însă, noi vrem să credem că, pe lângă ceea ce este etic, corect şi, mai ales, "politically corect" de spus, am descoperit şi ceva inadvertenţe de factură relaţionară socio-umană sau, mai pe românește, mici nemulţumiri. Dar iată care au fost gândurile colegilor noştri…

– Fiecare om are "amprenta" lui –

…**p.c.c. Cornelia Sârbu, referent** la Compartimentul Secretariat din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene:

"Rigorile şi exigenţa vieţii ostăşeşti nu conduc şi nu trebuie să conducă la o restrângere a spaţiului necesar înţelegerii umane, a apropierii faţă de om sau la îngrădirea unor manifestări ale persoanei, cum sunt entuziasmul, optimismul, întrajutorarea, conlucrarea activă, împărtăşirea reciprocă a bucuriilor, a căutărilor şi frământărilor. Pe aceste considerente ar trebui să fie construită imaginea civililor din armată. De asemenea, dezvoltarea şi perfecţionarea profesională a personalului civil din Forţele Aeriene ar trebui să constituie una din opţiunile fundamentale ale strategiei de utilizare a acestei categorii de personal.

Pentru desfăşurarea cu succes a activităţii şi obţinerea de performanţe în activitate, trebuie să se ţină seama de câteva cerinţe: orice persoană îşi doreşte să primească ordine simple şi raţionale, din care să reiasă clar ce se aşteaptă de la ea, ce anume, în mod concret, trebuie să întreprindă; fiecare individ doreşte să i se recunoască importanţa activităţii pe care o desfăşoară, de aceea accederea pe alte funcţii, chiar destinate militarilor, poate veni în sprijinul acestor necesităţi.

Unul dintre drepturile noastre este acela de a ne bucura de un tratament egal în orice împrejurare, de a avea şanse egale indiferent de situaţie. Aşa m-am simţit şi am fost tratată, chiar de la începutul activităţii, în cadrul Comandamentului Aviaţiei Militare. Am lucrat cu persoane care, în timp, au devenit adevărate personalităţi ale Aviaţiei Militare. Nu pot să le dau nume, pentru că nu aş şti cu cine să încep şi nu aş vrea să supăr pe nimeni. Pentru mine a fost perioada cea mai fromoasă în Aviaţia Militară. A urmat numirea

mea la Biroul Secretariat al Comandamentului Aviației Militare, în ianuarie 1988. Și de atunci, de 20 de ani, lucrez în același sector, cu multe rezultate pozitive, însă am simțit că, la fel ca în orice domeniu, mai este loc de creștere a performanțelor. Pasiunea și eforturile personale nu sunt o soluție pentru toate problemele ce pot apărea în desfășurarea activității. Lucrul în echipă este determinant. Nici o clipă nu am simțit exprimarea vreunui tratament preferențial, nici un moment nu m-am regăsit pe o treaptă inferioară față de colegii mei. Suntem un colectiv, suntem un grup. Aproape o familie.

Concluzionând, cred că trebuie să fim capabili să ne adaptăm comportamentul în funcție de fiecare împrejurare, să știm să îmbinăm exigența cu îngăduința, rigoarea cu suplețea. Când ești principial și onest, apropiat de oameni, părtaș nemijlocit la preocupările lor, coeziunea crește, oamenii se mobilizează mai mult în vederea desfășurării activității, randamentul crește. Starea de spirit, gradul de sociabilitate și comunicativitate reprezintă, de asemenea, factori care concură la crearea unui climat propice muncii".

– Liantul este colectivul –

…**p.c.c Constantin Oniga, tehnician construcții** la Batalionul 210 Stat Major și Deservire, București:

"Deși, teoretic, personalul civil contractual poate încadra funcții unde nu este necesară pregătirea militară, personal cred că și din rândul nostru se pot descoperi elemente de valoare, capabile să facă față și altor provocări. Pregătirea medie este, spun eu, suficientă pentru îndeplinirea cerințelor funcțiilor pe care le putem încadra. De asemenea, este benefică absolvirea unor școli profesionale de specialitate, care să ne ofere posibilitatea angajării în funcții de profil (cizmar, croitor, zidar, tinichigiu etc). Un <<of>> puternic resimțit emoțional este visul unora dintre noi de a îmbrăca uniforma militară. Accederea p.c.c. în corpuri superioare de personal este, în opinia mea, chiar o necesitate, deoarece aceștia cunosc deja cerințele sistemului și au și pregătire adecvată. Cursurile de inițiere-trecere nu fac decât să netezească acest traseu. Dar, în momentul de față, înțelegem că aceste opțiuni sunt limitate. Poate într-un viitor apropiat…

Problemelor cărora trebuie să le facem față nu pot să aducă decât coeziune, să crească, să definească un colectiv. Prin supralicitare, cred că, în particular, acest colectiv este superior, mai ales datorită legăturilor și relațiilor socio-umane prezente.

Ce aș putea să aștept pentru viitor? În primul rând, colegii mei să devină camarazii mei… Apoi, să

punem umărul împreună la descoperirea poziționării noastre în cadrul structurilor de personal din armată".

– Execuția – mama învățăturii –

…**p.c.c. Marcela Vintilă, referent Compartiment Registratură** la Comandamentul Operațional Aerian Principal. Preambul: Doamna Marcela Vintilă și-a început activitatea în armată la 01.06.1972, când s-a angajat la Divizia 16 Apărare Antiaeriană a Teritoriului, pe funcția de desenator în cadrul Secției Operații. De la acea dată și până în 2004, doamna Marcela (Mami) a lucrat în structurile de operații ale Marii Unități de Aviație și Apărare Antiaeriană de la Ploiești, îndeplinind funcții de

funcționar III sau referent.

În 2004, anul în care s-a desființat Divizia 1 Aeriană „SIRET", doamna Marcela Vintilă a luat viața de la capăt. S-a mutat cu serviciul la Comandamentul Operațional Aerian Principal, pe funcția de referent în cadrul Compartimentului Registratură. O activitate nouă și solicitantă, la care doamna Marcela s-a adaptat foarte rapid, devenind în scurt timp un om de bază în cadrul colectivului.

"În general, în structurile în care am lucrat, personalul civil a fost prevăzut să îndeplinească funcții de execuție. De la muncitor necalificat la expert, toți sunt angrenați în <<mecanismele>> din unitățile lor ca elemente de execuție. Dar apreciez că acest lucru este absolut normal într-o instituție cum este armata. Cred că personalul civil din Forțele Aeriene este în continuare util, în mod special în posturile pentru care sistemul de învățământ militar nu pregătește oameni, începând cu meseriașii și terminând cu specialiștii în diferite domenii.

Conform uzanțelor, principala cerință la care trebuie să răspundă un civil din armată este profesionalismul. El trebuie să fie, în primul rând, bine pregătit din punct de vedere profesional pentru funcția pe care o încadrează. Apoi vin și celelalte calități: conduită morală ireproșabilă, spirit de ordine și disciplină dezvoltat, capacitate sporită de efort fizic și psihic ar fi cele mai importante, dar nu singurele. Însă lumea evoluează atât de rapid în zilele noastre și trebuie să ținem pasul cu toate transformările societății. De aceea, uzanțele trebuie să lase loc înțelegerii și viziunii moderniste. O astfel de viziune se referă, pentru noi, și la posibilitatea de accedere în rândul militarilor a personalului civil. Suntem oameni cu vechime în armată, cunoaștem sistemul, cunoaștem reglementările, deci formarea noastră ar trebui să fie un proces mai ușor. Sunt totuși de părere că nu toți civilii pot deveni buni militari. La unii chiar se vede acest lucru.

Desființarea Diviziei 1 Aeriene a fost un moment deosebit în viața mea. Am lucrat în acea cazarmă 32 de ani, dar venise momentul să decid dacă spun <<Adio>> armatei sau rămân în continuare fidelă instituției. Am ales a doua variantă, deși acest lucru a însemnat o activitate cu totul nouă și, în plus, am dobândit <<calitatea>> de navetist.

Pe viitor am convingerea că la nivelul conducerii armatei, se va analiza realist rolul pe care personalul civil îl va avea în cadrul structurilor militare, dar sunt la fel de convinsă că dinamica vieții sociale va avea un alt ritm și oamenii nu vor mai fi la fel de statornici față de locul de muncă. Nevoile și misiunile armatei vor fi diferite de la o etapă la alta, iar personalul civil care va lucra în armată va fi dictat de asigurarea îndeplinirii misiunilor dintr-un moment sau altul".

Pare atât de simplu. Niciodată nu îndrăznim însă să vedem și partea complicată a lucrurilor, să privim în adâncul sufletului omului de lângă noi. Rigiditatea și opacitatea care, să fim sinceri, ne caracterizează în anumite momente, ne duc către studierea doar a propriilor emoții, doar a propriilor trasee către țeluri, uneori iluzorii și de o superficialitate notorie. Obișnuim, astfel, să neglijăm, de cele mai multe ori conștient, deschiderea pe care aceștia o au față de ideea relațiilor colegiale și posibilitatea saltului pentru poziții de egalitate. Trebuie să încercăm, acum, când nu este prea târziu, să-i ajutăm, să devină parte din întregul la care sperăm. Un colectiv în care personalul civil contractual să se identifice cu poziția și rolul său. Expresia „să-și vadă de lungul nasului" este, de ceva vreme, desuetă…

– Aproape întotdeauna, calitatea… contează –

…**p.c.c. Paula Văcar, operator trafic aerian** la Baza 71 Aeriană:

"Lucrez în Baza 71 Aeriană <<General Emanoil

Ionescu>> ca personal civil. În anul 2003, în urma unei reorganizări, mi s-a oferit posibilitatea să lucrez ca operator control spațiu aerian. O meserie total nouă, deloc ușoară, dar care oferă multe satisfacții. Trebuie să recunosc că nu mi-a fost ușor, dar am întâlnit oameni deosebiți, care m-au ajutat și cărora le mulțumesc. Munca în echipă, seriozitatea și disciplina stau la baza finalizării cu succes a tuturor misiunilor. Furnizăm informații utile navigatorilor cu dirijarea implicați în mod direct în activitatea de zbor.

Având în vedere vechimea și experiența acumulate pe parcursul a cincisprezece ani de activitate în această bază, pot să afirm că, pentru a duce la bun sfârșit toate îndatoririle, ai nevoie de calități morale și intelectuale foarte bune. Și mai este un lucru. Trebuie

să înveți să privești lucrurile și în nuanțe, nu doar în culori consacrate. Ca în orice meserie, perfecționarea profesională trebuie să primeze, pentru că oricât de bine pregătiți am fi teoretic, situațiile reale întâlnite în cadrul activității confirmă faptul că tot timpul există ceva nou de învățat.

În sprijinul acestei afirmații, pot oferi ca exemplu două colege care au plecat din rândul nostru, s-au activat și acum îndeplinesc funcții de controlor trafic aerian. Mă refeream la Carmen Mitrică și Andreea Ipate. Așadar, se poate…

Sunt fericită de fiecare dată când se încheie activitatea de zbor cu bine și am sentimentul plăcut că am contribuit și eu la îndeplinirea în deplină securitate a acesteia. Numai sincronizarea perfectă între toți factorii implicați poate face acest lucru posibil. Deci, dragi colegi, să ne sincronizăm, să devenim o entitate necesară, plăcută, utilă, reconfortantă… De ce nu, chiar... obligatorie".

– Tehnologia contemporană – succes garantat –

…**p.c.c. Alin Crachină, inginer de sistem și administrator de rețea** la Baza 86 Aeriană:

„Noi, civilii, avem un rol destul de bine definit în cadrul Forțelor Aeriene, în sensul că putem fi încadrați pe orice post care nu implică o pregătire militară de specialitate. Dar, doar la atât să se rezume contribuția noastră ? Statutul de personal civil în cadrul Forțelor Aeriene implică o corelare foarte bună a studiilor personale cu cerințele reale ale posturilor în care aceștia sunt încadrați, precum și calități morale deosebite, cu accent pe cinste, corectitudine, devotament și verticalitate, dar când vine vorba despre aprecierea acestor calități, cred că sistemul este puțin nostalgic. Momentan, consider că singurele și cele mai mari satisfacții vin din realizări profesionale

proprii, din depășirea, pas cu pas, a nivelurilor de exigență proprie.

De exemplu, implementarea cu succes a unor sisteme informatice menite să automatizeze fluxul informațional, precum și a unor mijloace moderne de management al acestora în cadrul compartimentului în care sunt încadrat a reprezentat un astfel de moment, al îndeplinirii unor solicitări profesionale. În urmă sau, cine știe, poate chiar la început, vine și forța grupului. Relația cu colectivul unității este un element ce aparține, în primul rând, factorilor de decizie – care trebuie să construiască relații eficiente și echilibrate cu subordonații, să dovedească interes în procesul de dezvoltare a competențelor acestora și în gestiunea carierei –, și apoi nouă. La toate nivelurile trebuie luate în calcul ideile actualizate de îmbunătățire a activității, metodele de simplificare a procedurilor și de obținere a unor rezultate cât mai bune. După toate acestea, rămâne doar credința în propria reușită să se constituie în fapta dedicată exprimării noastre, atât profesional, cât și socio-uman.

– Omul, faptele, nu vorbele –

…**p.c.c. Cătălina Stan Chiper, economist** la Compartimentul Financiar din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene:

"Mulți oameni și, în special militarii, au o impresie greșită despre breasla noastră – cea a economiștilor.

Se spune că suntem oameni ai cifrelor, reci, distanți, prea riguroși și că nu am avea suflet. Și ni se mai pun în spate și multe vorbe fără nici o noimă. Nu vreau să mă erijez într-un apărător al colegilor mei, ci vreau să spun adevărul, cel puțin așa cum îl văd eu. Este perfect adevărat, lucrez într-un sector de activitate unde se cer multă atenție, concentrare, efort fizic și intelectual deosebite, de multe ori lucrăm contra cronometru și, poate de aceea, uneori devenim mai puțin plăcuți. Apoi, unora le dăm bani, altora le luăm, după cum este situația.

Pentru mine, personal, contează omul, indiferent de poziția pe care o ocupă în sistem, și sunt adeptul faptelor, nu al vorbelor. De aceea, când o persoană vine la mine cu o anumită problemă, mă implic și fac tot posibilul să rezolv situația respectivă. Nu reușesc tot timpul, dar mă bucur și simt o satisfacție personală când omul pleacă mulțumit de la mine. Așa sunt eu..., mai cu suflet. Nu doresc să spun vorbe mari, dar pentru mine comunicarea cu semenii, cunoașterea prin iubire și iubirea prin fapte, căci ele sunt eterne, sunt lucruri importante și călăuzitoare în viața mea. Iată de ce omul, mai ales în calitatea sa de ființă spirituală, nu poate trăi în necunoaștere și necomunicare cu semenii săi, așa cum ne îndeamnă și *Sf. Ioan Iacob Hozevitul* în minunata sa poezie <<*O, Om!:* O, om, ce mari răspunderi ai /De tot ce faci pe lume, /De tot ce spui în scris sau grai, /De pilda ce la alții dai,/Căci ea, mereu, spre iad sau rai / Pe mulți o să îndrume... /Deci nu uita!... Fii credincios /Cu grijă și cu teamă Să lași în urmă luminos, /Un semn, un gând, un drum frumos, /Căci pentru toate, neîndoios, odată vei da seamă>>.

Șase gânduri, șase trăiri… Nu vrem să insinuăm că sunt suficiente. Nici definitorii. Dar ele există, ca și oamenii care le-au exprimat. În principiu, cred că acesta este cel mai important lucru: să vedem că ei există.

Semantic, totul este corect. Chiar perfect. Din punctul de vedere al angajatului "la stat" este, poate, ideal. Și totuși… Da, există și acele momente, neprezentate aici din motive lesne de înțeles. Toți le cunoaștem. Puțini luăm atitudine. Încă ne mai bântuie amintiri legate de exprimarea unor criterii de departajare limitate, înguste din punctul de vedere al principiilor militare, ce obișnuiau să caracterizeze relațiile cu personalul civil contractual

Există însă și părți bune. Din ce în ce mai multe. Trimiterea la diverse cursuri de perfecționare, amintita cale de promovare către ierarhii militare, discursul studiat, prezența civililor în misiuni ale Armatei României în țară și în diferite zone sau teatre de operații, contribuția acestora la realizarea și îndeplinirea standardelor NATO sunt doar câțiva pași spre normalitate. Acestea ne dau convingerea că, în final, teoria șirurilor este una valabilă doar în matematicile scrise, iar o piramidă își poate descoperi locuri suficiente de adopție și pentru civilii noștri. Unde sunt aceste locuri ? Iată o temă de studiu pentru cei ce gestionează politica de resurse umane.

A consemnat, plutonier major
SORIN SĂFTOIU ■

PASTORAŢIA MILITARĂ – O MISIUNE DE SUFLET

Interviu cu Părintele Constantin Ţanu, şeful Secţiei de Asistenţă Religioasă din Armată

– Prea Cucernice Părinte, aţi slujit vreme îndelungată la parohie. Ce v-a determinat să alegeţi slujirea ca preot militar?

– Viaţa de parohie are satisfacţiile ei nebănuite şi greu de explicat în cuvinte. După zece ani de parohie am considerat că trebuie să fac altceva, să mă implic mai mult în activitatea pastorală şi misionară a Bisericii. Şi a apărut oportunitatea aceasta de a-L aduce pe Dumnezeu în mijlocul ostaşilor, mai precis în armată. Aici, însă, complexitatea problematicii militare, pe de o parte, greutăţile, lipsurile şi privaţiunile serviciului militar, pe de altă parte, mi-au scos în faţă noi provocări.

– Cum aţi reuşit să treceţi peste aceste încercări?

– Pastoraţia în domeniul militar este o misiune cu totul deosebită. Mai greu, dar m-am obişnuit cu mediul cazon. În primul rând, a apărut necesitatea spaţiului liturgic, unde să putem săvârşi slujbele religioase. Am mers din birou în birou până am obţinut aprobările necesare construirii unui lăcaş de cult. Militarii sunt oameni deosebiţi, devotaţi unei cauze nobile, şi anume aceea de a apăra pământul strămoşesc şi patrimoniul cultural, istoric şi spiritual al neamului românesc. Ei au o pregătire militară generală şi de specialitate aparte, sunt licenţiaţi, iar unii sunt chiar doctori în ştiinţe militare sau alte discipline.

În consecinţă, abordarea fenomenului religios, predica şi chiar discuţiile individuale trebuie îmbrăcate cu o înaltă ţinută morală, teologică şi culturală. Este, practic, o altfel de pastoraţie şi misiologie decât cea pe care o face un preot de sat sau comună. Aici nu merge numai cu ceaslovul şi molitvelnicul, ci preotul trebuie să aducă un mesaj evanghelic mult mai consistent, elevat şi în acord cu noile abordări teologice şi ştiinţifice.

– Explicaţi-ne, vă rog, cum s-a instituit clerul militar şi pe ce bază legală funcţionează?

– În valul numeroaselor schimbări şi aspecte de noutate care s-au produs la nivelul sistemului militar, începând din decembrie 1989 (unele dintre ele fundamentale, aşteptate şi acceptate, altele cu caracter de surpriză şi mai greu asimilate), se înscrie şi apariţia preoţilor militari în armată. Ca orice element de noutate, prezenţa preoţilor militari în unităţile militare a stârnit curiozitate, multe aprecieri pozitive, dar şi rezerve. Personalul armatei a primit cu deosebit respect, cu multă admiraţie şi bucurie în suflet pe cei care şi-au exprimat dorinţa sinceră de a face parte din marea familie a celor ce iubesc meseria armelor, având totodată deplină încredere că îşi vor onora cu cinste nobila misiune ce le-a fost încredinţată.

În prezent, noi ne desfăşurăm activitatea în baza Legii privind constituirea şi organizarea clerului militar din anul 2000, Regulamentului-cadru de aplicare a legii, altor acte normative, ordine şi instrucţiuni militare şi bisericeşti.

– Care sunt locul, rolul şi importanţa clerului militar în structurile militare?

– După decembrie 1989, asistenţa religioasă din armată a căpătat noi valenţe şi noi dimensiuni. Mai mult, astăzi, asistenţa religioasă dispune de un sistem şi de o structură bine definite în domeniul militar. La toate eşaloanele structurilor militare există preoţi militari şi majoritatea dispun şi de capelă militară în cadrul unităţii. De asemenea, există un sistem de relaţii şi raporturi între preoţii militari, având la bază atât ierarhia militară în funcţie de eşalonul pe care-l reprezintă, cât şi ierarhia bisericească de care aparţine preotul respectiv. Preoţii militari dispun de asigurarea logistică necesară bunei desfăşurări a misiunii lor. În acest sens mai sunt unele neajunsuri, şi anume că preoţii militari nu au fost trecuţi în rândul cadrelor active ale armatei, ei fiind în prezent încadraţi pe funcţii de personal civil. De remarcat este faptul că majoritatea preoţilor militari s-au obişnuit cu viaţa militară, cu greutăţile, cu lipsurile şi privaţiunile serviciului militar, cu cerinţele regulamentelor, instrucţiunilor, dispoziţiunilor şi ordinelor militare.

– Ne puteţi detalia relaţiile şi raporturile dintre preoţii militari, comandanţi şi ierarhia bisericească?

– Clerul militar funcţionează în urma protocolului încheiat de Patriarhia Română, în anul 1996, cu diferite instituţii şi structuri militare. În prezent, preoţii militari sunt asimilaţi corpului ofiţerilor, după cum urmează: preot de garnizoană categoria a II-a – locotenent-colonel; preot de garnizoană categoria a III-a şi din municipiul Bucureşti – colonel. Ei se subordonează militar-administrativ şefilor structurilor militare unde sunt încadraţi, şi spiritual-canonic ierarhiei bisericeşti care i-a recomandat. Totodată, la nivelul Statului Major General funcţionează o secţie de asistenţă religioasă care coordonează întreaga activitate desfăşurată de clerul militar din armată. În cadrul secţiei avem preoţi ortodocşi, catolici, greco-catolici, pastori neoprotestanţi şi un slujitor al cultului musulman. La nivelul categoriilor de forţe armate avem câte un compartiment de asistenţă religioasă, iar la nivel de unitate militară – câte un birou de asistenţă religioasă.

– Cum se realizează asistenţa religioasă în unităţile militare care au încadrat preot militar?

– În primul rând, preotul nu trebuie să se limiteze numai la oficierea slujbelor religioase sau să se închidă în birou, ci să iasă în întâmpinarea credincioşilor, să stabilească contacte iniţiale, să depisteze nevoile reale şi să se implice concret în rezolvarea situaţiilor. Pentru aceasta trebuie să participe la şedinţe, să meargă pe terenul de instrucţie, în poligon, în toate locurile unde aceştia desfăşoară activităţi, să fie ochi şi urechi în „captarea” semnalelor sufletelor aflate în mari nevoi duhovniceşti şi nu numai.

Misiunea preotului militar constă în: a fi consilierul comandantului, la eşalonul respectiv, în probleme spirituale şi de cult; a asigura slujbele şi practicile religioase; a administra Taina spovedaniei în unitatea militară pe care o deserveşte; a urmări starea moral-spirituală a personalului unităţii şi a contribui la consolidarea acesteia; a acorda asistenţă religioasă familiilor militarilor şi a celor bolnavi internaţi în spital; a se îngriji de buna funcţionare a capelei unităţii unde îşi desfăşoară activitatea; a se îngriji de buna administrare a bunurilor date în folosinţă; a se ocupa de îngrijirea cimitirelor militare şi muzeelor militare care sunt, de altfel, şi mijloace de educaţie patriotică şi ostăşească; a se implica în organizarea şi desfăşurarea de activităţi religioase şi cultural-educative; a se îngriji de păstrarea şi menţinerea continuităţii tradiţiilor militare; a participa la evenimente militare extraordinare din viaţa militarilor ş.a.

În relaţiile umane, preotul militar este promotorul vieţii religioase autentice, omul prieteniei şi generozităţii, sfătuitor şi sprijinitor, cunoscător al greutăţilor, nevoilor şi frământărilor militarilor, omul de încredere, onest, moral.

– Care este obiectivul prioritar al Secţiei de Asistenţă Religioasă în Armată, pentru anul 2008?

– În anul 2008 ne vom concentra atenţia în mod deosebit pentru realizarea Convenţiei consultative a capelanilor NATO din Europa, care anul acesta se va desfăşura la Bucureşti, şi vom cere un sprijin mai mare din partea Forţelor Aeriene, deoarece aceasta este iniţiativa capelanilor din Forţele Aeriene NATO. Ne vom strădui ca această activitate să fie organizată la nivelul exigenţelor prevăzute de standardele internaţionale.

– Un gând de final pentru militarii Forţelor Aeriene?

– Aş transmite un mesaj folosindu-mă de câteva versuri ale poetului creştin Vasile Militarul, care spune aşa: “*Dacă CERUL nu-ţi e-n suflet şi din inimă l-ai şters,/ Nu-l mai poţi găsi, să-l cauţi în întregul univers./ Iar acel ce-şi pierde CERUL, pe-ale vieţii lui poteci/ Nu mai e, sub veşnicie, decât un pierdut pe veci*”.

“CER SENIN” şi HRISTOS A ÎNVIAT!

– Vă mulţumim, Prea Cucernice Părinte!

Căpitan-comandor
ŞTEFAN POPA ■

Antiaircraft Gunners Firing

For two weeks, the antiaircraft gunners who provide the air defence of Campia Turzii and Bacau airbases performed training shootings in the Capu Midia range.

The soldiers led by Lieutenant Colonel Viorel Barzu and Lieutenant Colonel Crisan Ulei put good use to the practice "in a cool place", in this way confirming the technique functioning status and the personnel training level.

FOC LA GURA TUNULUI

Armă activă, cu mare putere distructivă și cu un efect deosebit de eficace la țintă, fie că este aeriană, terestră, maritimă sau fluvială, artileria antiaeriană a putut și va putea, în mod obligatoriu, să fie deprinsă de către personalul care o deservește numai în măsura în care servantul sau comandantul primește "botezul focului" în poligonul Capu Midia.
În aceast scop, timp de două săptămâni, artileriștii antiaerieni ce asigură apărarea aeriană a bazelor de la Câmpia Turzii și de la Otopeni au executat trageri de instrucție în poligon. Batalioanele conduse de locotenent-colonelul ing. Crișan Ulei și de locotenent-colonelul Viorel Bârzu au valorificat astfel, în mod practic, antrenamentul „la rece" al unui an de instrucție, confirmând cu acest prilej atât starea de funcționare a tehnicii, cât și nivelul de instruire al personalului.

Tehnica – veriga slabă a artileriei antiaeriene

Dacă la începutul secolului trecut tunul antiaerian era o armă ce tocmai își dovedea utilitatea, drept urmare a folosirii, în războaiele vremii, a baloanelor și dirijabilelor, la începutul acestui secol, tunul antiaerian reprezintă o armă ce luptă cu istoria și cu dezvoltarea fără precedent a aviației de luptă. La 9 august 1916, în armata română lua ființă o nouă specialitate, în fapt o nouă armă – Corpul Apărării Antiaeriene. În cei peste 90 de ani de existență, această armă a suferit modificări structurale de amploare, cu suișuri și coborâșuri, funcție de evoluția politico-militară a țării sau funcție de evoluția tehnicii de luptă.

Pregătirea tunului pentru tragere

Tunul antiaerian S-60, singurul care se mai află în dotarea Forțelor Aeriene Române în acest moment, este utilizat pentru apărarea aeriană cu rază scurtă de acțiune a obiectivelor punctiforme și de dimensiuni mici, împotriva atacurilor cu avioane pilotate și fără pilot, iar în caz de necesitate, împotriva țintelor terestre și de la suprafața apei aflate la distanțe mai mici de 2.000 m. Componentele de bază ale sistemului sunt: complexul radiotehnic de tragere CRT 1M (1 RL-35M) și 6-8 tunuri automate calibru 57mm.

Acest model de tun a fost introdus în exploatare la sfârșitul anilor '50, în Uniunea Sovietică, fiind proiectat ca un tun special pentru combaterea țintelor aeriene. Radarul de tragere și aparatul de calcul al elementelor de tragere au trecut prin mai multe variante. Ultima, cea sub forma complexului radiotehnic de tragere CRT 1M, a apărut la sfârșitul anilor '70. Sisteme care au la bază acest tun s-au fabricat și în China și au fost folosite în conflictele din Vietnam, Irak sau Iugoslavia.

În România, acest sistem a parcurs diferite etape de modernizare, conducerea focului realizându-se cu stații PUAZO 6, SOT-9, SOT-9A, iar în final, cu date de la CRT 1M. Scoaterea din serviciu a sistemului a început în anul 2004, înlocuirea lui cu sisteme SHORAD reprezentând un obiectiv de bază al conducerii Statului Major al Forțelor Aeriene.

Pentru că, dacă în ceea ce privește atmosfera în cadrul batalionului, spiritul de camaraderie care se naște și se dezvoltă în condiții grele și de privațiuni specifice mediului militar, în general, sau în condițiile de campanie întâlnite în poligon, starea de spirit a artileriștilor se schimbă radical atunci când vine vorba de tehnica din înzestrare.

"Este foarte dificil să-ți proiectezi o evoluție în carieră pe termen lung atâta vreme cât ești încadrat pe o tehnică aflată deja de ceva timp la limită de vârstă în dotare. În aceste condiții, soluțiile viabile par a fi ori reorientarea spre o altă armă, ori reorientarea profesională. Și primul pas constă în a urma o a doua facultate pentru a obține o nouă specializare", este de părere **sublocotenentul Ana-Maria Lazăr**, comandant pluton în cadrul batalionului de artilerie antiaeriană de la Câmpia Turzii.

Profesionalismul – punctul forte al artileriștilor antiaerieni

Cu toate că, în mod evident, tehnica este uzată atât fizic, cât și moral, artileriștii aflați pentru două săptămâni la Capu Midia spun că pentru ei, în acest moment, contează mai mult pregătirea decât tehnica în sine.

„Noi suntem acum profesioniști în proporție de sută la sută. Este o meserie pe care fiecare ne-am ales-o de bunăvoie, deci trebuie să facem tot ce este posibil pentru a menține tehnica operațională și pentru a ne instrui. Încadrarea fiecărei funcții cu militari profesioniști, angajați pe bază de

contract, reprezintă cea mai importantă etapă în procesul profesionalizării. Oricât de bine ar fi înzestrată o structură armată din punct de vedere tehnic, oricât de moderne ar fi maşinile şi instalaţiile, respectiv armamentul din dotare, nu se pot obţine rezultate pe măsura posibilităţilor fără concursul oamenilor care întreţin şi exploatează tehnica sau armamentul din dotare. Acestea sunt determinările care transformă în timp de pace instruirea oamenilor în cea mai importantă activitate desfăşurată de o structură armată, activitatea prin care resursele umane, materiale şi financiare sunt transformate în capacitate operaţională necesară îndeplinirii misiunilor încredinţate", este de părere comandantul Batalionului 907 Artilerie Antiaeriană Otopeni, **locotenent-colonelul Viorel Bârzu**.

„Pentru noi, tehnica nu mai are nici un secret. Chiar dacă timpul nu a avut răbdare cu această armă, noi înşine fiind martorii unuia dintre cele mai ample procese de restructurare, suntem convinşi că artileria antiaeriană va juca rolul ei în viitorul sistem de apărare aeriană. De altfel, colaborăm foarte bine cu colegii noştri aviatori, care ne ajută în procesul instrucţiei cu zboruri prin care ne putem dezvolta deprinderile.

Aspectul cel mai dificil, în momentul de faţă, îl constituie mentenanţa tehnicii, deoarece bazele de reparaţii au fost desfiinţate în anul 2002, moment din care toate reparaţiile tehnicii au fost executate la nivelul batalionului. Datorită uzurii fizice a materialului, apar incidente dese la partea electrică sau la instalaţiile hidraulice.

De asemenea, un aspect dificil în procesul instruirii îl constituie lipsa lovitu-rilor hidraulice pentru verificări", am aflat de la comandanţii de baterii ai batalionului de la Câmpia Turzii, **căpitanii Dan Apostol** şi **Dorin Corovei**.

Locotenentul Cristian Panait s-a transferat de la Forţele Terestre la Forţele Aeriene dintr-un raţionament foarte simplu, şi anume, dinamica evoluţiei în carieră. „Aici mi se oferă o perspectivă mai bună de avansare şi de valorificare a cunoştinţelor. Cele două săptămâni petrecute în poligon, în condiţii ce nu oferă nici pe departe confortul din cazărmile de origine, ba în multe privinţe (cum ar fi prezenţa apei sau sistemul de hrănire) imitând în bună măsură privaţiunile câmpului de luptă, oferă şansa unei coeziuni foarte puternice la nivelul colectivului. Acestea sunt momentele în care noi simţim cu adevărat care este menirea noastră. Poate nu întâmplător, majoritatea dintre noi ne dorim mai multe astfel de aplicaţii în timpul unui an de instrucţie", este de părere locotenentul Panait.

Personalul batalionului de artileria antiaeriană condus de locotenent-colonelul Viorel Bârzu

„La început, nu ştiam exact despre ce este vorba, ce înseamnă artileria antiaeriană. Am decis să urmez o carieră militară pentru că mi se oferea şansa unui loc de muncă stabil şi motivant atât financiar, cât şi din punctul de vedere al perspectivei de promovare. Acum însă, m-am ataşat foarte mult de această armă, îmi place foarte mult munca mea", s-a destăinuit **caporalul Alin Budian**, servant 1 – ochitor în azimut şi trăgător.

Ţintă prinsă...

Sublocotenent Ana-Maria Lazăr, comandant pluton artilerie antiaeriană

Caporalul Ionel Surloiu, comandant de tun, este de părere că: „Un rol important pentru devenirea militarilor angajaţi pe bază de contract ca militari profesionişti îl joacă ofiţerii, comandanţii de plutoane şi de baterii, care ştiu foarte bine ce au de făcut, ştiu cum să ne instruiască astfel încât să ne adaptăm şi să ne integrăm cât mai repede în colectiv".

Locotenent-colonelul ing. Crişan Ulei, comandantul batalionului de la Câmpia Turzii, avea o mină satisfăcută pentru calificativul maxim obţinut la trageri atât împotriva ţintelor aeriene, cât şi împotriva... tancurilor. Da, pentru că tunurile batalionului pot fi folosite şi împotriva blindatelor. Satisfacţia militarilor a fost chiar mai mare când au văzut cum ţintele terestre erau lovite în plin, fiindcă pentru paraşutele luminoase calificativele veneau mai târziu, de la o instalaţie specială prin care se constată încadrarea ţintei luminoase cu lovituri.

Într-o societate dominată de un mediu concurenţial acerb, pasiunea nu mai asigură de mult siguranţa zilei de mâine. Profesionalismul reprezintă o constantă care ţine de educaţia şi de aspiraţiile fiecărui individ în parte, însă acest lucru nu mai este suficient. Fără o dotare tehnică pe măsură şi fără un sistem eficient de management al carierei militare, pasiunea şi profesionalismul pot avea doar un efect de bumerang în ceea ce priveşte viitorul artileriei antiaeriene ca armă. În lipsa unei perspective, tot mai mulţi profesionişti, de la toate nivelurile, sunt tentaţi să părăsească sistemul pentru a-şi pune în valoare priceperea şi energia în altă parte, unde li se oferă o motivaţie pe măsura aspiraţiilor, atât profesional, cât şi financiar.

Căpitan MIRCEA BARAC ■

Past and present days of the Romanian Aeronautics

Historical facts and data, specific literature and visual representations of the past times offer a vast amount of information, works, written materials and pictures about Romanian aeronautics and its connection with European or overseas air industries.

Mankind dream and ambition to lift in the air have been courageous and daring deeds besprent with sacrifices. Our article is meant to bring forward only few aspects of the mankind and Romanians' battle to conquer the air space.

Supremacy is actually the leading issue of each and every book about aviation, a demonstration of how human creative imagination triumphs giving him wings and teaching him to fly higher, faster and further! I am confident this message will be an impulse for the Romanian airmen to honor and carry on with inherited traditions as well as accomplishments and bravery deeds of our ancestors, at present and in the future.

Moto: „Odată ce ai încercat zborul, vei păși pentru totdeauna pe pământ cu ochii ridicați spre CER, acolo unde ai fost și vei dori mereu să te întorci"

Leonardo da Vinci

ISTORIE ŞI ACTUALITATE ÎN AERONAUTICA ROMÂNĂ

De mai multă vreme stăruie între preocupările mele ideea scrierii și descrierii unor momente din evoluția aeronauticii române. Am făcut acest lucru relatând în diverse materiale, punctual sau fragmentar, evocând sau publicând date despre unele evenimente și întâmplări din diferite momente. De câțiva ani, un grup de colaboratori au propus să facem un efort și să încercăm reeditarea istoriei aviației române. Credem că titlul ales de către aceștia, acceptat și de mine, este destul de pretențios: „Enciclopedia Aeronauticii Române". Lucrarea ne obligă la documentări și redactări mult mai ample, coerente și realiste.

Chestiunea nu este deloc simplă. În zborul cu planorul sau cu avionul avem deja peste un secol de aeronautică românească, iar acum se împlinesc 100 de ani de la prima încercare de zbor cu elicopterul a românului Paul Cornu, despre care s-a menționat într-o Enciclopedie a Zborului, scrisă de către doi americani. Se apropie centenarul primelor zboruri realizate pe teritoriul național și al invenției lui Henri Coandă, iar în 2008 se vor aniversa 95 de ani de când s-a creat prima structură de comandament pentru aviația militară, 81 ani de la crearea A.R.P.A. (Asociația Română pentru Propaganda Aviației), peste 75 de ani de la primul record mondial la saltul cu parașuta al unei românce și, venind mai aproape, peste 30 de ani de la reconstituirea Comandamentului Aviației Militare, aproape 20 de ani de la înființarea Muzeului Aviației și de la reînființarea a ceea ce numim acum Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii.

Datele și faptele istorice, bibliografia aeronautică și imaginile de epocă ne oferă suficiente informații, lucrări, cărți, publicații, schițe și fotografii despre aviația română și interfața ei cu aviațiile europene sau de peste ocean. Artefactele, picturile rupestre, inscripțiile, miturile, legendele și poveștile populare reprezintă o multitudine de izvoare ce aduc argumente despre năzuința oamenilor de a se avânta spre înălțimi. Toate acestea le întâlnim la culturi răspândite de-a lungul și de-a latul planetei, de la maorii din Noua Zeelandă la olmecii și mayașii din America, de la chinezi și indieni la greci și egipteni, de la legendele sumeriene la mitologia scandinavă și, bineînțeles, la legendele noastre.

Aviația, un fenomen plin de spectacol, de emoții și satisfacții, de călătorii și evadări, de aventuri și experiențe, de transport rapid de materiale, trupe și ambasadori, cu mijloace variate și accesibile pentru toată lumea, oriunde și oricând, ne obligă pe noi, românii, să dăm mai multă atenție, consistență, imagine și actualitate întregului organism aeronautic, componentelor sale și categoriilor de aeronave. Aceste descoperiri – **zborul și aviația** – au căpătat o impresionantă dezvoltare și afirmare, ce s-au identificat în istoria națională și mondială prin dimensiunea și mulțimea faptelor, prin intervenția lor în raportul dintre spațiu și timp, prin viteza și forța, dar, mai ales, prin caracteristicile lor deosebite. Au devenit o componentă cotidiană a lumii contemporane.

Pe de altă parte, aviația trebuie privită și ca mijloc de rezolvare a unor situații sau impuneri de condiții, cu posibilități de acces oriunde, oricând, indiferent de timpul zilei și de starea vremii. Da! Ea a fost privită cu admirație și dorință, dar, paradoxal, și prin prisma unor ambiții cu caracter militar, structural și instituțional referitor la: unde să fie situată organizatoric, cui să i se subordoneze, cine să-i dea ordine și misiuni, la cine să fie emoțiile și răspunderea, banii și frământările, gradele și elogiile. Astea? La noi! Sau, Doamne ferește, momentele limită și cercetările, evenimentele și mulțimea explicațiilor care pot fi de natură administrativă, morală și chiar penală. Astea, la ei (?!). Cu riduri ce fac expresia. Cu bucurii și necazuri ce dau viața. Cu bune și rele, simpatice și antipatice, cu zile și nopți, ploi și soare, precum și fel de fel de emoții pe orice vreme!

Din variate motive, mulți încearcă să ne explice aviația în câteva rânduri. Este însă de reținut că fiecare zbor poate deveni motivația unei relatări distincte, a unei scrieri, povestiri, a unei cărți și, dacă vreți, exact în câteva rânduri dactilografiate ca și cum zborul ar fi doar riscul și posibila sacrificare a unor oameni, a propriei persoane sau a vieții. Desigur, există oameni ale căror fapte, viață, conduită și acțiuni, în special cele îndreptate spre semenii lor, nu valorează și nu merită nici măcar câteva rânduri. Este vorba de persoane dinamice și exploziv active întru beneficiu spre sine, seci în intelect, reci în suflet și dăunătoare societății, deși ele se erijează în drepți, dezinteresați și binefăcători publici! Constantin Bălăceanu-Stolnici îi numește „parveniți aroganți, fără cultură și respect față de valori...". Iar prof. dr. Florin Tudose, psihiatru, îi apreciază „niște fantoșe lipsite de conținut uman și psihologic". Sunt, din păcate, o mulțime de oameni care, vorbind despre alții și altceva, aruncă de fapt un bumerang și așteaptă ca acesta să se întoarcă la picioarele lor, strălucind. E la modă datul cu părerea, indiferent de profesie, specialitate sau ocupație.

Aviația militară este una dintre categoriile de forțe ale armatei. Un coleg a numit-o „Puterea din ceruri" și a explicat-o concret, în acțiuni de-a lungul și de-a latul timpului și al pământului, în misiuni și intervenții semnificative, în salvări de vieți și materiale, în luptă.

În recenta lucrare „**Zborul, de la mit la realitate**", aviatorul Adrian Mătase, fost pilot pe avionul supersonic, ne atenționează și semnalează cât de mult mai avem de făcut pentru a fi cunoscuți. Pentru a ști lumea despre noi și, îndeosebi, pentru a cunoaște contribuția românilor la afirmarea aviației naționale, europene și mondiale. Observația este suficient de pertinentă și o putem susține toți cei care, în cursul ultimilor ani, am participat, în țară și peste hotare, la realizarea acțiunilor prilejuite de împlinirea a 100 de ani de la primele zboruri efectuate cu avionul și, mai ales, la aniversarea, în 2006, a Centenarului Zborului Traian Vuia, în București, pe teritoriu și în diferite țări europene.

Autorul consemnează: „Închin această lucrare colegilor, știuți și neștiuți, din toate timpurile și spațiile care, din pasiune pentru aeronautică, au început prea de timpuriu zborul spre eternitate. Dorința și înclinația spre zbor, curajul și voința lor, iar de multe ori profesia, misiunea și evenimentele i-au făcut pe aviatorii tuturor timpurilor să fie dominați de acea <<stare afectivă și intelectuală deosebit de intensă și stabilă, ce se manifestă ca o tendință care, polar, vizează procesele psihice ale omului, dominându-l prin intensitatea efectelor sau prin acțiunea lor>>". Aceasta este, de fapt, explicația pasiunii oferită în Dicționarul Limbii Române.

Dar, pentru aviator, zborul și pasiunea, aviația și intimitatea ei înseamnă mult mai mult.

Am putea spune că pasiunea pentru aviație nu se oprește. Chiar dacă odată cu ieșirea la pensie, cineva ar încerca să uite de aviație sau să rupă orice relație cu aceasta, putem spune că este departe de realitatea lucrurilor. Legătura cu domeniul aeronautic rămâne.

Răsfoirea filelor îngălbenite de timp ale cronicilor și „navigarea" pe internet (bibliotecă planetară ce poate fi asemuită cu „pasărea cerului"), pentru a stabili, din noianul de informații, mai mult sau mai puțin precise, care legendă, care poveste sau care însemnare a cronicarilor din întreaga lume este prima ce s-a ocupat de zborul omului, știm că necesită o muncă „supersonică". Numai stabilirea unei cronologii obiective, a succesiunii în timp a evenimentelor ce se descriu în diverse lucrări, a primordialității lor, întrunește un număr mare de ore petrecute în liniștea și tihna nopților.

Elaborarea unei cronologii, așa cum spune aviatorul nostru, dedicate „colegilor, știuți și neștiuți, din toate timpurile și spațiile...", constituie, fără îndoială, o importantă realizare, un prețios și meritat omagiu adus celor care iubesc aeronautica, cititorilor, constructorilor și zburătorilor îndrăzneți și talentați care, prin munca, curajul și spiritul lor de sacrificiu, au militat continuu pentru dezvoltarea aviației într-un ritm fără concurență față de alte domenii ale secolului trecut.

Supremația omului este, de altfel, ideea călăuzitoare a fiecărei cărți de aviație, o elocventă demonstrație a biruinței inteligenței care i-a dat omului aripi și l-a învățat să zboare mai sus, mai repede și mai departe! Cronologia este departe de a fi completă. „Scormonirea" documentelor și căutările pe internet scot la iveală nume noi aproape zilnic. Mulți se opresc la anul 1906, dar la sfatul multor prieteni cu Vlaicu și cu Coandă, am intrat și în anul 1910. Până în anul 1910, există date despre peste 300 de „mai puțin cunoscuți" care au construit un aeroplan. „În carte, intenționăm să mergem până în 1914, când războiul a consacrat aviația ca ARMĂ și, prezentând și necunoscuții <<uitați>> sau catalogați cu <<nu au influențat dezvoltarea aeronauticii>>. „Cred, zice autorul, că din anul 1910, istoria aviației trebuie prezentată pe secțiuni". După mine, la acea dată, a construi și a încerca să zbori cu acele „drăcovenii", reprezintă un curaj ce trebuie cinstit și necesar de reamintit.

Pentru „cârcotași", cele scrise nu sunt numai ale autorului. Meritul lui este că a avut răbdarea de a strânge unele date și fapte și a le pune pe hârtie. Mulți dintre noi zic: e simplu! Ce este așa de complicat? Și totuși, este complicat. Pentru a compune ceva, trebuie găsit timpul necesar, ideile, subiectul problemă, detaliile, răbdarea, și apoi se poate trece la munca de a scrie.

Încă o dată, și în acest an, ARPIA a avut o prezență semnificativă în toate acțiunile și activitățile organizate în domeniul aeronautic. Preocupările cotidiene ale asociației corespund obiectivelor și scopurilor sale prin orice acțiune întreprinsă. Ni s-au sugerat și câteva devize: „Pasiune și profesionalism, oriunde și oricând!" sau "Cu pasiune către astre" ori "Siguranță și încredere în aripile de rezervă".

În mesajele sale, cu diferite prilejuri, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene se adresează subordonaților săi: „Avem semnificative împliniri în toate domeniile specifice, cu succese certe în transformarea categoriei de forțe armate pe care o slujim, cu prestigioase afirmări în țară și mult dincolo de hotarele ei! ...Bărbații și femeile din Forțele Aeriene Române au fost mesagerii eficienței și ai profesionalismului, ai valorilor umane și ai intereselor naționale. Am continuat – zice șeful Statului Major al Forțelor Aeriene – să ne perfecționăm din punct de vedere militar și să ne modernizăm structurile. Am îndeplinit, la standardele cerute, misiunile specifice statutului nostru de membru al Alianței Nord-Atlantice, sporindu-ne încrederea în ceea ce putem face, ca o entitate puternică, competitivă la cel mai înalt nivel".

Subliniem cele afirmate și prin faptul că pe lângă succesele amintite mai sunt și altele. De exemplu, în domeniul dotării. În urma negocierilor de la sediul Romtehnica, din noiembrie 2007, Statul Major al Forțelor Aeriene a devenit beneficiarul contractului de furnizare, de către compania Alenia Aeronautica, a șapte avioane de transport scurt/mediu curier de tipul C-27J Spartan. Adăugăm acestora simulatorul pentru avionul IAR-99 Șoim, apreciat ca un echipament de ultimă generație pentru piloții militari români. Simulatorul asigură pregătirea elevilor în faza de trecere pe acest tip de avion și antrenarea piloților în toate condițiile meteorologice, oferind practic simularea oricărei misiuni reale. Tot în luna noiembrie 2007 a fost încheiat și contractul pentru achiziția produsului „Modernizare și achiziție radare GAP FILLER", aflat în faza a II-a a programului din cadrul Sistemului de Comandă Control Aerian Național. Exemplele pot continua.

Programul de perspectivă, cu momentele sale aniversare pentru anii care vin, ne obligă, și o facem cu plăcere, să omagiem fapte, evenimente și personalități cu contribuții de mare importanță în evoluția aviației naționale și mondiale: în 2010 – 100 de ani de la zborul lui Vlaicu, primul zbor al unui avion conceput de un român, apoi participant la misiuni cu caracter militar (a treia țară din lume); tot în 2010 se împlinesc 100 ani de la prezentarea primului avion echipat cu un motor ce funcționa pe principiul reacției de către Henri Coandă, iar în acest an se împlinesc 60 de ani de când România a devenit a patra țară din Europa, după Franța, Cehoslovacia și Elveția, de când o femeie a devenit recunoscută și licențiată internațional la saltul cu parașuta.

Cu speranța că aceste rânduri prezintă suficient interes pentru a descoperi noi tărâmuri și orizonturi în fascinanta lume a aviației, exprimăm convingerea că veți simți sublimul și varietatea acestui domeniu, utilitatea lui în cunoașterea profundă a fenomenului aeronautic românesc, iar de aici, suportul și necesitatea unor evoluții în afirmarea acestuia, instituțional și internațional.

Interesul pentru aviație este din ce în ce mai bine cunoscut și dezvoltat și în rândul tinerei generații, prin participarea membrilor ARPIA și a Fundației „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu" la diferite acțiuni în cadrul unor școli. O asemenea acțiune s-a întâmplat în 22 februarie 2008, la școala generală din comuna Colonești, județul Olt, unde, odată cu dezvelirea bustului eroului aviator Alexandru Șerbănescu, a avut loc și inaugurarea unui modern Centru de Documentare și Informare pentru elevi și profesori. Este al 16-lea din România, după cum ne-a spus secretarul de stat de la Ministerul Culturii și Cultelor, prezent la ceremonie. Istoria aviației, cărțile și presa de aviație, precum și cuvintele frumoase despre aeronautică și patriotism au fost la mare cinste și folosire.

Potrivit datelor cunoscute și publicate, instituția din Colonești este a patra școală botezată cu nume de aviator alături de: Școala nr. 12 „Traian Dârjan", din Cluj-Napoca, Școala nr. 1 „Mircea Bădulescu", din Buzău și Școala „Bâzu Cantacuzino", din Jilavele, Ialomița. Urmează să primească un nume de aviator și o școală din Rădăuți. Ministerul Culturii și Cultelor se pare că a dat un accept pentru atribuirea numelui unor aviatori la unele școli și oferă o susținere instituțională a concursurilor pe teme de aeronutică inițiate deja, între acestea. Este foarte frumos din partea lor! Așteptăm o nouă generație de aviatori și, desigur, o sporire a numărului de simpatizanți!

General (r) IOSIF RUS ■

Pregătire specializată cu modulul de antrenament F-16C

Forțele Aeriene Poloneze au desemnat, pentru pregătirea personalului ce asigură mentenanța avioanelor de tip F-16, Simulatorul de Antrenament de la compania Rockwell Collins (F-16C Modular Simulated Aircraft Maintenance Trainer), sistem ce va fi livrat în luna aprilie a anului curent.

Acest sistem, realizat din componente de „raft" – conform producătorului –, a fost proiectat în scopul dezvoltării aptitudinilor de mentenanță, prin utilizarea unei tehnologii bazate pe imagini virtuale interactive.

Sistemul cerut de militarii polonezi este, în fapt, un derivat al celui folosit de aviația militară a SUA și poate suporta toate variantele de configurare a variabilelor întâlnite la modelele F-16 block 40 sau block 50. Polonia este cea de-a doua țară care va beneficia de acest sistem, după cel livrat Forțelor Aeriene Egiptene, în septembrie 2007.

Boeing C-17A Globemaster III – stăpânul ariei de transport militar

Flotila Forțelor Aeriene Regale Australiene s-a completat, în luna martie, cu cel de-al patrulea avion de tip Boeing C-17A, acesta intrând în serviciul Escadrilei 36 Transport. Remarcat drept un utilitar deosebit, în special prin posibilitatea

de transport a unor cantități de materiale mai mare de 4 ori decât a celuilalt model care se află în dotarea aviației militare, C-130 Hercules, sau de 3 ori decât în cazul unui elicopter Black Hawk, aparatul a fost folosit în operațiuni militare complexe, precum „Catalyst" (Irak), „Astute" (Timur) sau exerciții multinaționale („Red Flag 07", „Talisman Saber 07").

Plutonier major
SORIN SĂFTOIU ■

ZBORUL VERTICAL

Vertical flight

Aircraft employment as a weapon has always aimed at eliminating or at least diminishing the need for available taking-off and landing runways.

The solutions experts come up with were short take-off and landing aircraft (STOL) and vertical take-off and landing aircraft (VTOL). Helicopters were only a partial way of solving the problem due to their limited applicability: they did not answer the need for high speed and altitude.

Unul din dezideratele utilizării avionului ca armă a fost diminuarea sau eliminarea dependenței de existența sau disponibilitatea pistei de decolare-aterizare.
Din punct de vedere militar, prin dimensiunile sale, pista de decolare-aterizare este relativ ușor detectabilă, iar prin atacarea și deteriorarea acesteia, avioanele dislocate pe aceasta devin practic inutilizabile și ușor de neutralizat.
Soluția identificată pentru rezolvarea acestei probleme a fost cea a aeronavelor cu decolare și aterizare scurtă (Short Takeoff and Landing – STOL) sau verticală (Vertical Takeoff and Landing – VTOL). Elicopterul a reprezentat o rezolvare parțială a problemei, neaplicabilă însă pentru zborul la viteze și altitudini mari.

Ryan X13 vertijet

Consideraţii generale

La sfârşitul celui de-al Doilea Război Mondial, în Germania, s-au realizat mai multe proiecte de avioane cu decolare şi aterizare verticală, mai ales în cadrul firmelor Focke Wulf şi Heinkel.

Astfel, a fost construit şi testat la nivel de prototip aparatul Bachem BA-349 Natter, care decola vertical şi zbura propulsat de motoare rachetă, dar ateriza ca un planor.

Dezvoltările tehnologice de după cel de-al Doilea Război Mondial au făcut posibilă abordarea de pe baze noi a proiectării şi construcţiei aeronavelor STOL sau VTOL (sau tratate împreună ca V/STOL). Până în prezent au fost realizate peste 40 de tipuri, multe în scop experimental, doar câteva fiind produse în serie.

Decolarea şi aterizarea scurtă se bazează în principal pe existenţa, la bordul aeronavelor, a unor dispozitive de hipersustentaţie avansate. Pentru creşterea eficienţei acestora, la avioanele propulsate de motoare aeroreactoare a fost utilizată suflarea acestora, utilizând jetul motoarelor deviat prin efectul Coandă. O altă posibilitate este orientarea tracţiunii motoarelor, având drept scop reducerea distanţei de decolare şi aterizare.

La sfârşitul anilor '60, în Franţa, a fost realizat avionul cu motoare turbopropulsoare Breguet 941, iar în Statele Unite – aparatele YC-14 şi YC-15.

Mai aproape de zilele noastre, în URSS (actualmente în Ucraina) au fost realizate avioanele de transport Antonov An-72 şi An-74, care au fost produse în serie.

La aeronavele cu decolare, respectiv aterizare verticală, problema critică de rezolvat a fost transformarea forţei de propulsie a motoarelor în forţă de sustentaţie, capabilă să ridice aeronava de la sol şi să o menţină în zbor, pornind de la o viteză iniţială care este, practic, zero.

O altă problemă importantă a fost asigurarea controlului eficient al tranziţiei de la zborul vertical la cel orizontal şi viceversa.

Convertoplanele şi avioanele "aşezate pe coadă"

O primă categorie de aeronave cu decolare şi aterizare verticală dezvoltată în anii '50 a fost cea a aparatelor "aşezate pe coadă". Aceste aeronave erau deja aşezate vertical, astfel încât forţa de propulsie a motoarelor să fie şi de sustentaţie, rolul aripii fiind nul la decolare. Avionul decola vertical şi la o înălţime de siguranţă efectua tranziţia la zborul orizontal. Din nefericire, procedura trebuia inversată la aterizare, când pilotul era cu faţa în direcţia opusă celei de zbor şi trebuia să controleze aeronava privind peste umăr.

Din această categorie au făcut parte aeronavele Convair XFY-1 Pogo şi Lockheed XFV-1 Salmon cu elice contrarotativă, care şi-au încheiat cariera în 1956.

Avionul Ryan X-13 Vertijet, echipat cu un singur motor turboreactor, decola şi ateriza pe o platformă, acroşând un cârlig de pe

Convair XFY -1

aceasta.

Cele mai multe modele de avioane V/STOL testate au fost cele cu diferite sisteme de propulsie basculante, aşa-numitele "convertoplane". Aceste aeronave îşi puteau bascula, funcţie de soluţia constructivă, fie elicele, rotoarele, elicele întubate sau chiar aripa întreagă, de la vertical la orizontal.

Primul avion de acest fel a fost Bell XV-3, realizat în 1951. Acesta a efectuat primul zbor în august 1955, ca elicopter, însă două luni mai târziu s-a prăbuşit. O a doua aeronavă de acest tip a efectuat primul zbor în decembrie 1958 şi a fost utilizată până în 1965, când a fost deteriorată în cursul unei încercări în tunelul

Bell XV-15

Bell Boeing V-22 Osprey

AN-72

aerodinamic. Firma Curtiss-Wright a testat întâi cu succes modelul VTOL X-100, în 1958, căruia i-a urmat M-200 (sau X-200), redenumit ulterior X-19.

Un model de succes a fost X-22, care a efectuat primul zbor în data de 17 martie 1966 şi a fost testat până în 1980, acumulând 200 de ore zbor.

Modelele VZ-2 şi X-18 îşi basculau întreaga aripă în timpul zborului la punct fix, dar aceste aeronave erau sensibile la rafalele de vânt şi erau dificil de controlat. Alte modele cu aceeaşi soluţie tehnică au fost Vought XC-142A, Vertol 76(VZ-2) sau Canadair CL-84.

De asemenea, firma franceză Nord a construit două aparate Nord 500 Cadet, din care doar unul a efectuat un zbor captiv la punct fix.

Modelul cu elice carenată (întubată) Doak 16, denumit VZ-4 de către U.S. Army, a fost construit în 1957 şi a efectuat primul zbor în februarie 1958.

Bell XV-15, realizat în anii '70, a fost cel mai reuşit model de aparat experimental cu rotoare basculante, fiind testat între 1977 şi 2003.

Acesta a creat bazele realizării modelului de aeronavă multifuncţională Bell Boeing V-22 Osprey, care utilizează o soluţie tehnică similară. V-22 Osprey a efectuat primul zbor în 1989, iar în prezent se află în fabricaţie de serie şi în dotarea mai multor servicii militare ale Statelor Unite. V-22 oferă capabilităţi superioare unui elicopter de transport, având viteza, raza de acţiune şi încărcătura utilă superioară acestuia. Pentru piaţa civilă a fost realizat modelul Bell Agusta BA-609.

Harrier şi Joint Strike Fighter – prezentul şi viitorul aeronavelor V/STOL

Conceptele prezentate anterior, chiar dacă unele modele şi-au găsit aplicabilitatea pentru scopuri militare, fiind chiar produse în serie şi introduse în dotare, nu sunt utilizabile pentru avioanele de luptă moderne, de mare viteză.

O categorie aparte de aeronave cu decolare verticală, care a fost dezvoltată începând cu sfârşitul anilor '50 şi începutul anilor '60, a fost cea a avioanelor echipate cu mici motoare turboreactoare de sustentaţie pe lângă motorul principal de propulsie.

Aceste motoare erau amplasate fie în fuzelaj, fie la capetele planurilor.

Din această categorie au făcut parte avioanele Mirage III-V şi Balzac, realizate în Franţa de firma Dassault, aparatul britanic Short SC-1 sau aparatele germane EWR VJ101C şi Dornier Do-31E (acestea două având motoarele de sustentaţie amplasate în gondole fixe sau basculante la capetele planurilor).

În Marea Britanie a fost realizat avionul Hawker P.1127 Kestrel, care a efectuat primul zbor în 1961. Kestrel era echipat cu un singur motor turboreactor de mare putere Rolls-Royce Pegasus, cu 4 ajutaje orientabile (câte două pe fiecare parte) şi cu un sistem de comenzi gazodinamice pe fuzelaj şi la capetele planurilor (mici ajutaje alimentate de la motor) pentru controlul aeronavei în zborul vertical şi în cel de tranziţie. Din acesta a derivat modelul Harrier – cel mai de succes avion cu decolare şi aterizare verticală realizat până în prezent, construit în serie, care a intrat în serviciul Royal Air Force şi al Royal Navy şi a fost exportat în mai multe ţări. Au fost construite mai multe variante, destinate în principal pentru atacul la sol – Harrier GR.1, GR.3, GR.5 şi GR.7, dar care, ocazional, au fost folosite şi în lupta aeriană.

Harrier

Avioanele Harrier pot opera atât de pe baze terestre, cât şi de pe portavioane.

Avioanele Harrier GR.3 au fost una din componentele importante ale forţelor britanice în războiul din Malvine, din 1982.

O variantă aparte o constituie cea americană, AV-8 A, succedată în anii '80 de varianta modernă, AV-8B Harrier II, aflată în dotarea U.S.Marines Corps, şi care a luat parte la mai multe conflicte din Orientul Mijlociu, începând cu războiul din Golf din 1991.

Deşi a fost şi încă este un avion de succes, Harrier prezintă, totuşi, o serie de servituţi – nu poate zbura în regim supersonic, are o rază de acţiune redusă şi este un avion scump. Deşi avionul în configuraţie lisă poate să decoleze şi vertical, în practică se foloseşte decolarea scurtă şi aterizare verticală (STOVL).

Unele modele de aeronave costruite foloseau atât motoare de sustentaţie, cât şi ajutaje orientabile, cum a fost cazul modelului german VFW Fokker VAK-191B sau a celui sovietic IAK-38.

În Uniunea Sovietică au fost realizate variante experimentale cu decolare scurtă sau verticală ale MiG-21 şi Su-15, dar cele mai mari realizări în domeniul zborului vertical le-a avut biroul de proiectări Iakovlev.

După avionul experimental IAK-36, realizat în anii '60 şi prezentat în 1967, a fost realizat avionul IAK-38, echipat cu motoare de sustentaţie, care a fost construit în serie şi a echipat crucişătoarele sovietice purtătoare de avioane, Kiev şi Minsk.

Din punct de vedere tehnologic, cea mai importantă realizare a biroului Iakovlev în acest domeniu a fost avionul IAK-141, primul avion VTOL capabil să zboare în regim supersonic, realizat şi testat în anii '80, şi care a doborât mai multe recorduri mondiale omologate de Federaţia Aeronautică Internaţională (F.A.I.).

Avionul dispunea atât de motoare de sustentaţie amplasate în spatele cabinei, cât şi de un motor de marş cu un singur ajutaj orientabil, care putea funcţiona şi în regim de postcombustie. Din nefericire, dezmembrarea URSS a condus la stoparea acestui program.

Viitorul acestei categorii de aeronave este reprezentat de programul Joint Strike Fighter, la care una din variantele propuse este cea STOVL, denumită F-35B.

Pentru reducerea costurilor de fabricaţie şi de exploatare, cele trei variante propuse – convenţională (F-35A), STOVL (F-35B) şi ambarcată (F-35C) – au o mare parte din elementele constructive comune.

Pornind de la numărul aeronavelor pe care multiplele variante ale JSF ar urma să le înlocuiască în diferite ţări din lume (F-16, A-10, F-18, Harrier), se presupune că piaţa potenţială pentru acest avion este de aproximativ 3.000 de aparate, din care peste 10% vor fi în configuraţie STOVL.

X35B

X35B – machetă

După ce în decembrie 2006 a efectuat primul zbor, prototipul variantei convenţionale F-35A (AA-1), primul avion F-35B, în configuraţie STOVL, a părăsit hala de montaj în data de 18 decembrie 2007 şi va efectua primul zbor la mijlocul anului 2008.

Din punct de vedere constructiv, F-35B, care va putea zbura în regim supersonic şi va fi şi greu detectabil de către radar (stealth), dispune de un singur motor cu ajutaj orientabil, similar celui de la IAK-141, dar pentru sustentaţie motorul antrenează un ventilator amplasat vertical în spatele cabinei. De asemenea, F-35B dispune de sistemul de comenzi gazodinamice pe fuzelaj şi la capetele planurilor, similar cu cel de la Harrier.

Inginer DĂNUŢ VLAD ■

EROU CĂPITAN AVIATOR ALEXANDRU ŞERBĂNESCU

Din mulțimea celor care au slujit cu devotament și abnegație aripile aviației românești în timpul celui de-al Doilea Război Mondial în țara noastră, un loc aparte îl ocupă în istoria aviației române și un fiu al Oltului – **căpitanul aviator Alexandru Şerbănescu.**

Alexandru Şerbănescu s-a născut la 17 mai 1912 în satul Vlaici, comuna Colonești, județul Olt, fiind al treilea copil din cei șase ai soților Alexandru și Maria Şerbănescu. A absolvit școala primară în satul său natal, gimnaziul la Iași și Liceul Militar "Nicolae Filipescu" de la Mânăstirea Dealu (1927–1931).

După absolvirea acestei prestigioase instituții de învățământ liceal a armatei, a urmat Școala Militară de Ofițeri de Infanterie din Sibiu, apoi Școala de Aplicație a Infanteriei. În 1931 a fost avansat la gradul de sublocotenent, fiind încadrat la Batalionul 3 Vânători de Munte, din Brașov.

Dorința acerbă, voința și chemarea tânărului ofițer de vânători de munte – de la mersul pe schiuri, la zborul cu avionul – l-au determinat să urmeze, ulterior, toată pregătirea succesivă a școlilor de aviație.

La început a urmat Școala de Observatori Aerieni (1939), apoi Școala de Ofițeri de Aviație, Școala de pilotaj faza I pe avion Fleet F-10G, pe care a absolvit-o în toamna anului 1940 cu gradul de locotenent, și Școala de Pilotaj de la Turnu Severin, în anul 1941, unde a obținut faza II, pe avioane-școală IAR-27.

Odată cu intrarea României în război, la 22 iunie 1941, ofițerul solicită să fie trimis la specializare pentru a putea fi brevetat pilot de război. Această specializare a făcut-o pe aerodromul de la Ghimbav–Brașov, pe avionul "Nardi-305", și apoi la Roșiori de Vede, pe avionul IAR-80. Devenind posesor al brevetului dorit, a fost repartizat inițial la Flotila 2 Vânătoare, apoi la Grupul 9 Vânătoare, dotat cu avioane IAR-80. Împreună cu locotenentul Dinu Pistol, provenit tot de la vânătorii de munte, au solicitat comandanților ierarhici în repetate rânduri să li se aprobe mutarea în cadrul Grupului 7 Vânătoare, aflat în lupte pe Frontul de Răsărit. Această dorință abia la 1 septembrie 1941 le-a fost îndeplinită în cadrul grupului de vânătoare solicitat.

Alexandru Serbanescu – from infantry to aviation

Alexandru Serbanescu is one of the leading aces of Aeronautica Regala Româna (ARR) in WWII. He was born in 1912. In 1933 he graduated the Infantry Officer School and was assigned to the 3rd Mountain Battalion, near Brasov. He was very appreciated by his superiors and in 1938 he was promoted to the rank of *locotenent* (1st lt.). After the School of Aerial Observers in 1939 he was admitted in the School of Air Force Officers, where, after graduation, he served as infantry training instructor. After the beginning of "Barbarossa", Serbanescu requested a transfer to the Fighter Pilot School near Rosiorii de Vede.

On 22 August 1942 he was assigned to the 7th Fighter Group, equipped with Bf-109Es, which was deployed on the front at Stalingrad. He flew his first war mission on 2 September 1942. His first kill was a Yak on 17 September and the second came on 25 September.

Alexandru Şerbănescu în fața avionului său Me Bf 109 G-6, după executarea cu succes a unei misiuni de luptă

După trei luni a fost avansat la gradul de căpitan și numit la comanda Escadrilei 57 Vânătoare din grupul menționat mai sus. În condițiile grele ale evacuării materialului rulant din dotare, căpitanul Alexandru Şerbănescu a dovedit un înalt spirit de organizare și hotărâre, reușind să evacueze de pe aerodromul Karpovka, de lângă Stalingrad, cele 13 avioane și 25 de piloți de care-i avea escadrila sa.

Pe noul aerodrom din Tazinskaia, Escadrila 57 Vânătoare, condusă de inimosul fiu al Oltului, căpitanul aviator Alexandru Şerbănescu, împreună cu resturile escadrilei de bombardament, evacuate de la Stalingrad, au construit un grup mixt de vânătoare-bombardament. Ulterior, acest grup mixt a fost mutat de la Tazinskaia pe aerodromul de lângă orașul Salina. Cu acest prilej, în locul vechilor aparate uzate, escadrila a fost dotată cu avioane noi, de tipul Me-109G, realizate la fabrica de avioane IAR de sub poalele Tâmpei – Brașov.

De pe acest aerodrom și cu aceste noi aparate, Şerbănescu a executat numeroase misiuni de însoțire a avioanelor de bombardament din același grup, până la 20 februarie 1943, când, din cele 13 aparate, Escadrila 57 Vânătoare a mai rămas cu 3 avioane, întregul grup fiind adus în țară pentru refacere.

În luna martie 1943, s-a constituit un grup format din 45 de piloți de vânătoare de elită, în frunte cu Şerbănescu, un grup de vânătoare cu avioane Me-109G, care a fost încadrat în Flotila germană UDET și trimis din nou pe front la Dnepropetrovsk. Bilanțul victoriilor aeriene obținute de acest brav pilot în cadrul grupului s-a ridicat la 30.

La 1 iulie 1943, piloții români au fost transferați în cadrul Grupului 9 Vânătoare, aflat la Mariopol, căpitanul aviator Alexandru Şerbănescu fiind numit din nou la comanda Esadrilei 57 Vânătoare.

În cea de-a doua iarnă petrecută pe front, în anul 1943, Şerbănescu devenise vânătorul nr. 1 al aviației române, iar din august 1943 era deja purtătorul Ordinului "Mihai Viteazul". Întors în țară în februarie 1944, căpitanului aviator Alexandru Şerbănesu i s-a încredințat comanda Grupului 9 Vânătoare.

În luna aprilie 1944, Şerbănescu a fost sărbătorit oficial și decorat pentru cele 600 de lupte aeriene și 53 de avioane inamice doborâte. În vara anului 1944, experimentatul pilot s-a

Piloți români participanți în campania celui de-al Doilea Război Mondial: Constantin Cantacuzino, Ion Dicezare, Teodor Greceanu, *Alexandru Şerbănescu* ***și Ion Milu***

confruntat şi cu aviatorii americani, ultima luptă aeriană având loc în dimineaţa zilei de 18 august 1944. Dârzul şi curajosul comandant, împreună cu grupul său, trebuia să înfrunte un nou val de bombardiere americane, o puternică flotilă americană formată din câteva sute de avioane de bombardament B-24 şi de vânătoare tip Mustang, care veneau să verse foc asupra României.

În momentul interceptării vânătorilor inamici, grupul nu avea înălţime suficientă, urcând mereu în linie dreaptă, paralel cu inamicul, dar în sens invers. Şerbănescu vede 4 Mustang-uri şi, cu o încredere uriaşă în grupul pe care-l comandă, virează scurt dreapta împrejur şi "pică" pe inamic, considerând că toţi îl urmează din spate; aşa a fost, în afară de Gavriliu şi de Bendas, care acuză lipsa de oxigen.

Formaţia însă s-a rupt şi lupta cu vânătoarea inamică a fost dură. Nici unul dintre piloţii noştri nu a mai putut să se apropie de bombardierele inamice. În timpul luptei, unul dintre subalterni, locotenentul Şenghea a căutat să-l prevină pe Şerbănescu că din spate sunt atacaţi de 8 avioane de vânătoare tip Mustang. În căştile piloţilor s-au putut auzi cuvintele bravului comandant: "Văd! Dar sunt deja angajat în luptă cu Mustang-urile", după care s-a aşternut tăcerea. Dârzul apărător al spaţiului aerian al României – căpitan aviator Alexandru Şerbănescu – fusese lovit de inamic, avionul s-a înclinat şi apoi s-a îndreptat către pământ ca un bolid. În urechile locotenentului Ion Dobran au dăinuit mult timp ultimele două cuvinte rostite de comandantul lor: "Sunt doborât". Într-adevăr, după 3 ani de război, cădea la datorie în Munţii Buzăului, în chip eroic, dominat de fierbintele lui patriotism, mândria sa de vânător desăvârşit, cu o voinţă de fier şi cu credinţa exprimată că "locul meu este pe front, dorinţa mea de a înfrunta inamicul oriunde şi oricând pentru a-mi apăra patria".

Aşa a făcut şi a dus până la capăt crezul său, devenind astfel marele Şerbănescu în conştiinţa tuturor şi a neamului românesc, asul şi simbolul aviaţiei de vânătoare din cel de-al Doilea Război Mondial.

Ing. ELEONORA ARBĂNAŞ ■

În amintirea unui erou al aerului

Vineri, 22 februarie 2008, cu prilejul manifestărilor cultural-educative organizate în comuna Colonești, județul Olt, a avut loc festivitatea de atribuire a numelui „**Aviator Alexandru Şerbănescu**" şcolii cu clasele I-VIII, din comună. Cu această ocazie a fost dezvelit bustul eroului aviator **căpitan Alexandru Şerbănescu** şi, totodată, a fost inaugurat Centrul de Documentare şi Informare al şcolii.

La acest eveniment deosebit au participat invitaţi, reprezentanţi ai presei militare şi civile, membri de onoare ai Fundaţiei „Erou căpitan- aviator Alexandru Şerbănescu", elevii şi întregul corp profesoral al şcolii, părinţi, localnici.

Au rostit alocuţiuni domnul **Emil-Covach Karol, ministru secretar de stat în Ministerul Educaţiei, Cercetării şi Tineretului,** doamna **Eleonora Arbănaş, preşedinta Fundaţiei „Erou căpitan-aviator Alexandru Şerbănescu",** doamna **Mirela Celmare, director al Şcolii cu clasele I-VIII „Aviator Alexandru Şerbănescu",** gazda şi organizatoarea activităţilor desfăşurate, precum şi reprezentanţi ai Prefecturii Olt, ai Inspectoratului Şcolar Olt sau ai primăriei comunei.

Manifestările au fost întregite de ceremonialul înmânării medaliei comemorative, atribuirea diplomelor de onoare, oferirea de cărţi, pliante şi reviste de istorie a aviaţiei militare, precum şi de un minunat program cultural-artistic susţinut de elevii acestei şcoli.

Astfel, începând cu data de 22 februarie 2008, şcoala comunei Colonești–Olt a devenit purtătoarea necondiţionată în timp a unei frumoase pagini de istorie, de tradiţie, patriotism, curaj şi eroism.

Căpitan-comandor ŞTEFAN POPA

Aspect de la ceremonia de atribuire a denumirii "Aviator Alexandru Şerbănescu" şcolii din comuna Colonești – Olt

In memoriam Alexandru Şerbănescu

Rusted blade...

by Calin Toma Stanescu

Rusted blade
And bloody armor,
My only friends
Under an old oak's shade...

Full moon rise...
Come nightmares,
Come dreams...
As all sound dies,

Clouds gather on the sky...
The fire dies out,
Darkness embraces all...
Morpheus draws nigh...

Sights of corpses rotten,
Of battles fought
Throughout time,
Have not been forgotten...

Crows and ravens
Circle above me...
As Baal approaches
There're no havens...

Blessed be the light,
That shines in darkness...
Blessed be the angel,
That takes away my fright...

ÎNCĂ UN APRILIE FĂRĂ DORU DAVIDOVICI

Totdeauna, trecutul trece sub roata timpului. Viaţa înfăşoară firul amintirilor pe ghemul destinului, iar noi mânăm caii vremii dinspre trecutul cernit spre un viitor ghicit în străfunduri de univers.

Scrisul despre Doru Davidovici este ca un ritual. Cuvintele vin şi se aşază docile în fraze simple, se recompun ca după un algoritm cosmic, iscat din interior, de acolo de unde izvorul pasiunii răbufneşte. Semnul zborului şi al vieţii răzbate în sus, sus de tot, acolo unde stelele veşnicesc clipa şi fac din trecere un ecou fără sfârşit. Acolo unde oamenii ce au fost şi cei ce vor veni fac, de-a valma, trecerea uşoară. Unde margini de universuri paralele se suprapun fără să se strice, atât cât să întindă punţi înguste între viaţă şi moarte. Acolo unde clipele tac şi ceasurile păgâne merg înapoi. Unde arca lumii noastre navighează stelar, sub pala de vânt a veşniciei. De unde norii, aerul, apele, munţii şi câmpiile – suportul zborului nostru – se văd strânse ca într-un cerc cu centrul în roata timpului, de unde pleacă liniile de forţă ale sensurilor existenţiale majore: spre lumină şi către întuneric.

Aşa îl simt eu pe Doru. Un prieten drag care mai vine uneori în vis. Câteodată, stă în umbra cuvintelor şi mă urmăreşte atent: să zbor bine, să nu întrec măsura, să spun ce am de spus. De la el ştiu, avionul în care zbori te arată aşa cum eşti. Iar scrisul este mărturia ta depusă în faţa instanţei vieţii.

DUMITRU BERBUNSCHI ■

Într-o zi de aprilie, un avion de argint cu aripă delta şi-a întrerupt traiectoria materială şi a trecut bariera dincolo de care Pilotul lui a definit zborul în neştiut.

În fiecare zi ca aceasta – 20 aprilie –, strâng pleoapele cât pot de tare, întunericul trebuie să fie perfect pentru a distinge în el crâmpeie de imagini reproiectate prin retină, într-un proces inexplicabil, opus celui prin care aceste imagini au fost percepute demult, cândva.

Din bezna pleoapelor închise răsar pista şi avioanele aliniate în start, între pistă şi celula de alarmă, adulmecând cu antenele în vânt ziua de primăvară numai bună de zbor, după care ei, piloţii, au tânjit toată iarna. Agregate kaki în faţa câtorva avioane. Un braţ înălţat spre cer în semn de înviere a motoarelor.

Staticul acestei imagini începe uşor să se spargă şi dinamica ei creşte treptat, către cea normală. Revine mirosul de gaz ars, amestecat cu cel de câmp ce dă să înverzească. Fundalul sonor este asigurat de zgomotul inconfundabil al trăgacelor pe benzină, rulând cu o viteză la limita regulamentară, încărcate cu tehnici de avion în salopete albastre, scări şi coifuri roşii de con, trăgând după ele, către gurile de alimentare cu petrol, vodilele ce ţopăie în urma maşinilor.

Spre nordul pistei, aproape de pompele vopsite gri, hangare cu tencuiala albă, crăpată de ploi şi vânt, cu domul cupolei din beton decupat pentru arcadele mari ale ferestrelor, pe lângă care s-au aciuat zeci de vrăbii.

Dinspre sud, abia perceptibil, mai întâi ca un punct, apoi căpătând conturul familiar, un avion coboară pe un arc hotărât, menit să-i sporească viteza şi să-l plaseze cât mai aproape de percepţia noastră.

La verticală, survolând pista de la un capăt la altul, aripa delta se învârte în jurul traiectoriei într-un tonou al Victoriei. Mişcarea este executată precis, rotaţia este punctată de o scurtă întrerupere la fiecare 90 de grade din cerc. În timpul acelei treceri la verticală, pentru oamenii prezenţi acolo şi în oricare punct al aerodromului, totul se întrerupe involuntar şi universul se reduce la acel avion şi tonoul lui din bucăţi. ***Tonoul acela***, dăruit oamenilor de jos, mesaj de speranţă şi victorie.

Dincolo de capătul de nord al pistei, avionul, cu siguranţă cel mai iubit dintre toate câte zboară de pe acest colţ de pământ din Bărăgan, strânge într-un viraj pe stânga, în urcare, pentru un tur de pistă mic. Aud întrebarea Maestrului: "Totul este normal?". Unic şi inconfundabil, răspunsul şi tonul vocii, purtat pe unde electromagnetice din neant: "Afirmativ".

Îmi relaxez pleoapele de efort, dispar treptat toate, mirosul de gaz ars amestecat cu cel de câmp de zbor, cerul meu din câmpie şi reperele terestre atât de familiare. Văd însă acum, cu ochii larg deschişi, cum dubla de argint cu aripă delta vine la aterizare de fiecare dată. Pentru noi. Cei care sperând, reclădim neuitarea şi exersăm aşteptarea.

Ing. av.(r) SORIN NICULESCU ■

Rugă de zbor

Cum ţii Tu, Doamne-n mâna ta
Văzduhul şi suflarea!
Şi coame gri de vânt le faci
Să-şi taie-n lut cărarea.

Din ceruri grele povârneşti
Rezemători pe şesuri,
Mireasma cetei îngereşti-
Divine înţelesuri!

Te simt, domol şi ştiu că eşti
Cu mine-n toată firea;
În lacrimă şi biruinţi
La Tine-i mântuirea!

El zboară iar!
Îşi poartă sus, pe-aripa înserării,
Puzderii de vâltori-cetăţi-
Zimţând mătasea zării.

Coboară-n iureş, vesel stol,
Cu fraţii de-o aripă
Săgeţi de-argint, sclipind subţiri
Spre neştiuta clipă.

Şi-un nou vârtej dogoritor
În norul de zăpadă,
Petală, trup, nedespărţiţi,
Se-încolăcesc, să cadă.

Rotesc pe loc, zvâcnesc tării,
Din creţul moale, sur,
Un suflet trup şi-un fir de-argint
În dorul de azur!

Mi-e teamă iar.
Cu mine eşti Tu, Doamne,
în ghioc de noapte
Stihiile în clocot vin.
Tu le prefă în şoapte.

Prin el zvâcnind,– izvor stelar –
Acoperit cu Luna,
Biruitor, coboară-l iar
În armonie cu Fortuna.

E bun, e drept şi iubitor
Şi ai puterea toată,
Să-l ocroteşti acolo sus
În pulberea-nstelată.

Şi-n ceasu-nalt, jur-împrejur,
Cerescul veac ne cearnă,
Văzduh şi coame gri de vânt
Tremurători spre iarnă.

EVELYNE CROITORU

Zbor și scris

Dacă sunt cuvintele trăite stabilopozii exprimării tale în lume, atunci ajungi să te afli spunând ceva, scriind. Din viața trăită, eu am deprins, firesc și natural, să-mi aflu menirea. Să nu fiu „al nimănui" într-o lume în care ierarhiile valorice dau sens existențelor simple. Toți oameni întregi la minte își caută rostul lor sub soare, vor să afle la vreme lucrul acela bun pe care știu să îl facă, pentru care „zace" în adâncul lor un fir de talent iar cerul le-a rânduit un strop de plăcere și o picătură de pasiune. Despre care vorbesc în șoaptă, nu-l întind pe gard, precum covoarele primăvara, și nu-l vor afișa pe sticle pentru celebrități șăgalnice, câștiguri ușor cheltuite și trecătoare iluzii de „nemurire". Dar, inevitabil, este o vreme a întrebărilor: bună a fost alegerea?!

Răspunsul vine.

Mi-a rânduit viața să cunosc oameni care păreau perfecți pe locul lor, care parcă rânduiți și puși de Dumnezeu erau – mai bine nu se putea –, iar „spațiul" lor de mișcare, haină le-a fost. Rară potrivire și reală amintire. Livresc, le spunem comun „privilegiați" ai acestei existențe.

Dar, am trăit deplin și altă condiție. Cea mai rară și perfectă îngemănare a două destine. În fapt, a două mari pasiuni într-un om. Om simplu. Ca tine și ca mine. Însă, înzecit mai mult.

Rânduială de viață, și nu huzur dobândit, trăind lângă oameni buni, m-am trezit și eu, un pic mai bun decât eram... Un pic mai „altfel". Mai aproape de miez. De har. Numai astfel am aflat și deprins vocația: prin înțelegere. Sunt oameni născuți să facă foarte bine totul: răspund, prin înțeles și strădanie, vocației.

Am avut șansa de-a lungul anilor să cunosc oameni "încorsetați" între două destine: cel de pilot și cel de preot, pilot și colecționar, pilot și scriitor. Ajungând succesiv aproape de ei, am înțeles greutatea alegerii între două vocații. Renunțarea, pentru oamenii aerului, nu-i soluție de viață. Dispariția uneia dintre ele, totdeauna reclamă frustrare.

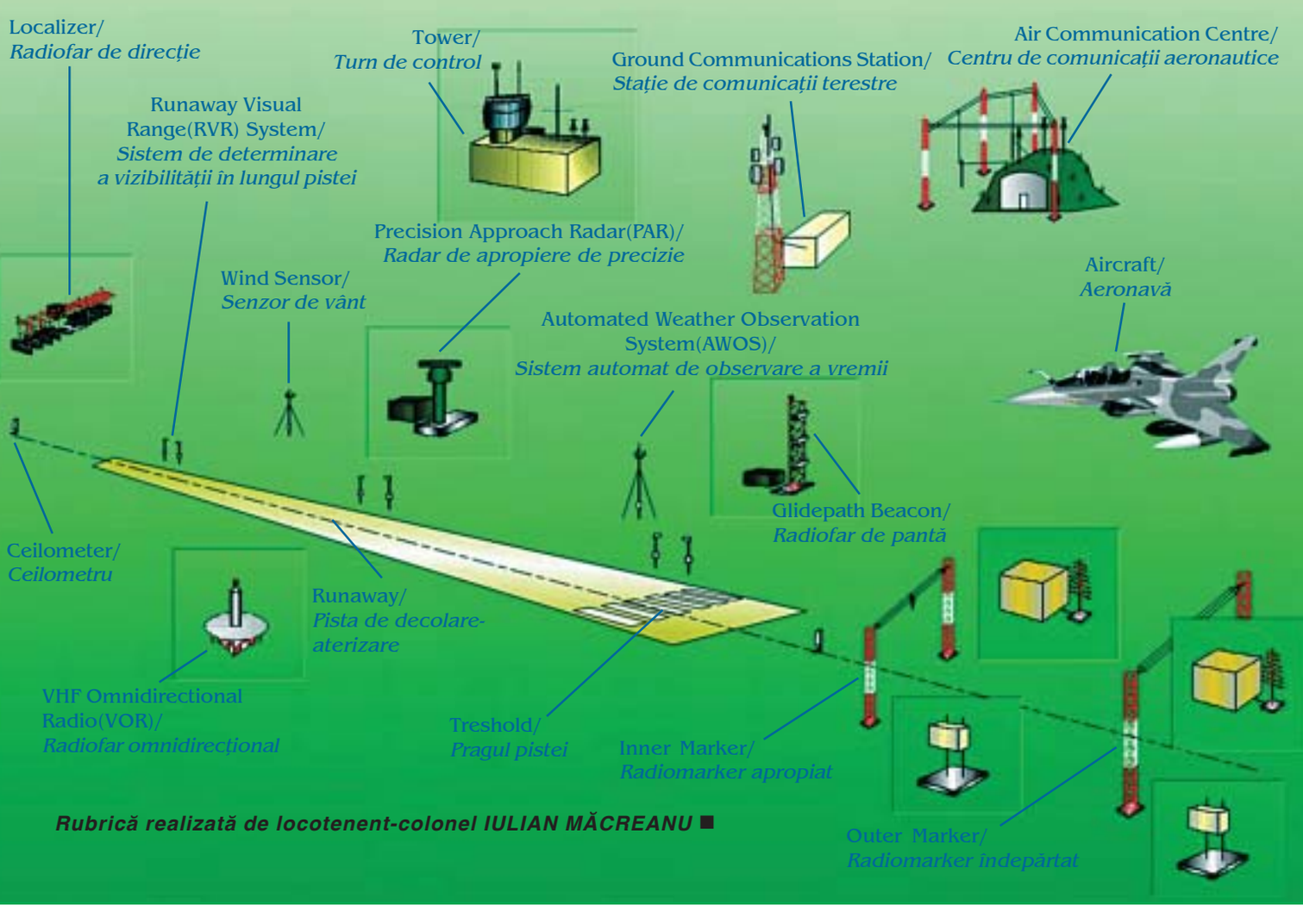
Dintre toate, zborul și scrisul se îngemănează într-un fel special. Rar. Parcă vin unul din altul, parcă izvorul lor este comun. Frumusețea fiecăruia sfințind zborul omului și, prin reluare, spunând povestea despre asta. Poate așa se explică de ce atunci când scriu, piloții o fac „ca un POEM: tulburător, fascinant, misterios, seducător. Îl citești într-o respirare. Și crezi că POEZIA ZBORULUI ZACE ASCUNSĂ ÎN LIBERTATEA PE CARE O RESPIRI ÎN AER ȘI CARE, ACOLO, SUS, TE ALCĂTUIEȘTE. Și mai crezi că modul în care toarnă simțirea zborului în tiparnița cuvântului o face unică, magică, vie".

Comandor (r)

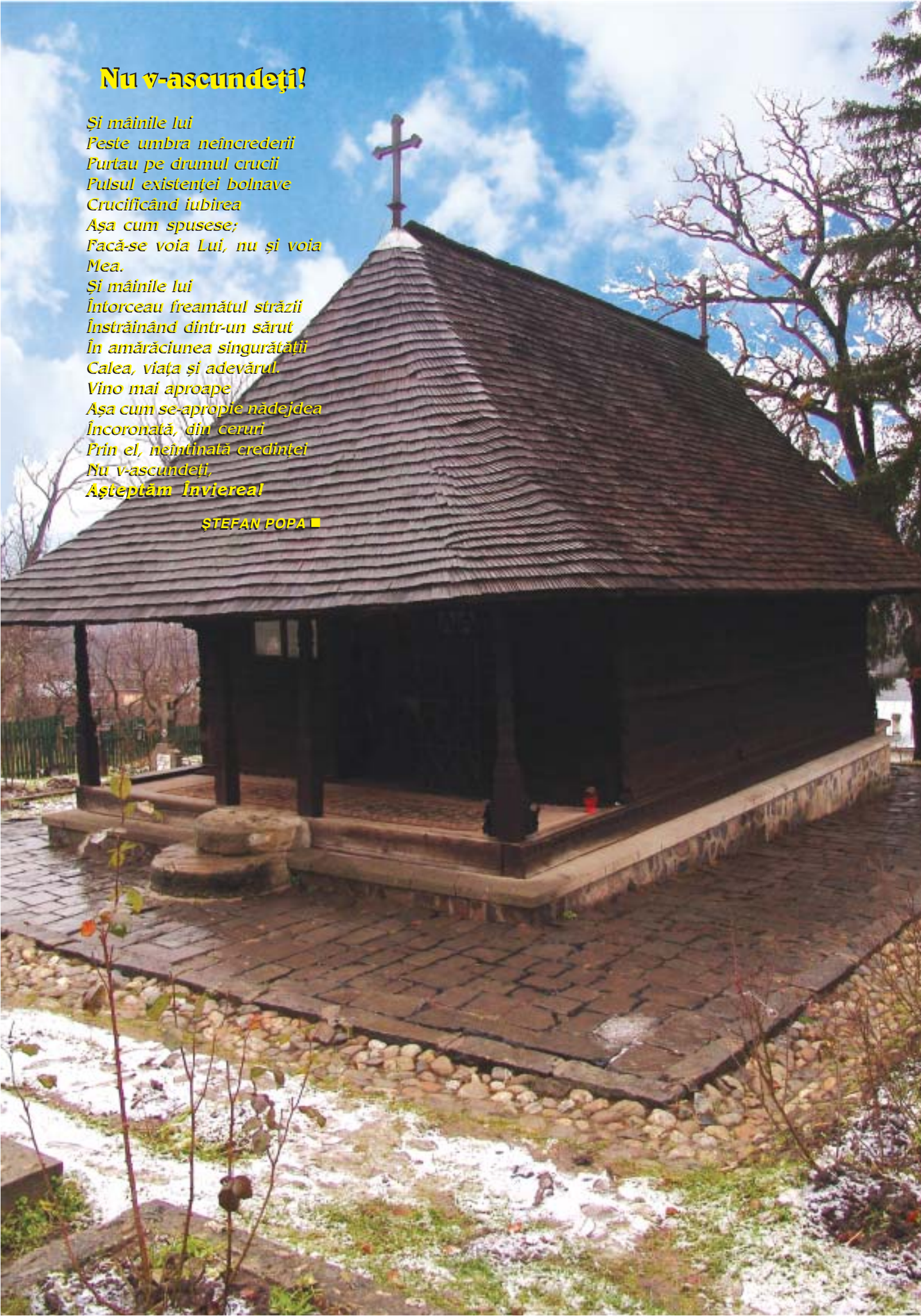
DUMITRU BERBUNSCHI ■

AIR DEFENCE TERMINOLOGY

AIRDROME EQUIPMENT / *ECHIPAMENT DE AERODROM*



Rubrică realizată de locotenent-colonel IULIAN MĂCREANU ■



Nu v-ascundeţi!

Şi mâinile lui
Peste umbra neîncrederii
Purtau pe drumul crucii
Pulsul existenţei bolnave
Crucificând iubirea
Aşa cum spusese;
Facă-se voia Lui, nu şi voia
Mea.
Şi mâinile lui
Întorceau freamătul străzii
Înstrăinând dintr-un sărut
În amărăciunea singurătăţii
Calea, viaţa şi adevărul.
Vino mai aproape
Aşa cum se-apropie nădejdea
Încoronată, din ceruri
Prin el, neîntinată credinţei
Nu v-ascundeţi,
Aşteptăm Învierea!

ŞTEFAN POPA ■